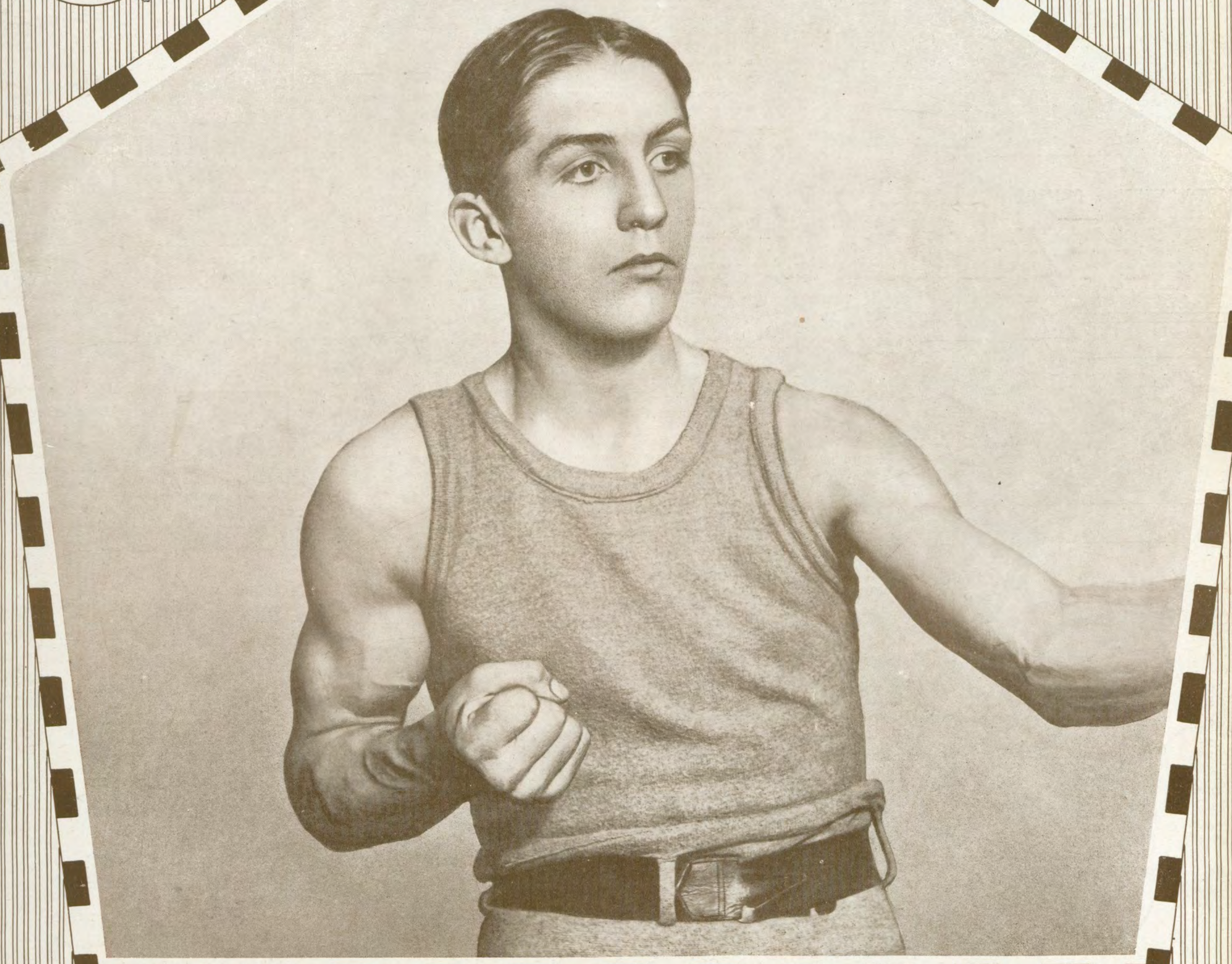
16e Année ♣ N° 748

Le Numéro : 50 Centimes.
EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70
Tous les Samedis

18 Janvier 1913

VIE AU GRAND AIR



GEORGES CARPENTIER

Le jeune champion a triomphé brillamment de Marcel Moreau au 8e round, le 8 janvier.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

CHAUSSETTES DE SOIE AU PRIX DU FIL MAIS.... MEILLEURES !!

EN PURE SOIE
SANS COUTURE
TALON SEMELLE
:: RENFORCÉS ::

USAGE GARANTI

EN NOIR, BLANC MARINE
VIOLET, GRENAT, HAVANE
BRONZE, ÉLECTRIQUE
-:- -:- -:- GRIS -:- -:- -:-

TOUTES POINTURES

douzaine ass. couleurs. 30 fr.
1/2 douz. — — 16 fr.
1/4 douz. — — 8.50

Expédié franco contre mandat adressé à

L. LE DUC
15, Rue de Strasbourg,
PARIS

SPORTS D'HIVER A CHAMONIX

La location des chambres au **Savoy-Palace-Hôtel** est dès maintenant ouverte dans les bureaux de

THOS COOK & FILS 1, pl de l'Opéra PARIS,

dans leurs Succursales. Ils fourniront gratuitement leur programme spécial et tous les renseignements concernant prix, facilités pour longs séjours, etc.. etc.

FAUTEUILS-ROULANTS POUR MALADES

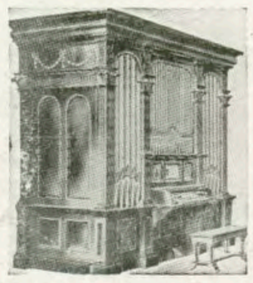
DUPONT

10, rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
Télép. 818-67
Catalogue franco

NOS PETITES ANNONCES ILLUSTRÉES

TYPE N° 1. —	2 cm 1/2 de haut., cliché compris.		10 fr
— 2	4 cm	— —	15
— 3	5 cm 1/2	— —	25

Il suffit de faire parvenir à MM. Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens, Paris, et dix jours à l'avance, texte, photographie et montant en mandat ou timbres-Poste.



ORGUE A TUYAUX, AUTOMATIQUE de la célèbre maison américaine ESTEY, de Brattleboro, pouvant être joué a la main ou avec les rouleaux perforés, 6 jeux complets. Marchant à manivelle ou par moteur. Instrument absolument neuf, ayant figuré à l'Exposition de Turin 1911, et ayant obtenu la plus haute distinction. Prix net, 10.000 fr. au lieu de 15.000 fr. *Occasion unique* On peut le voir et l'essayer chez Costallat et Cie, édit. de musique, Paris, 60, Chaussée-d'Antin.

Je sais tout
Vous pouvez gagner ces 50 Francs en lisant La Patte de Lapin roman-concours par Léon Sazie qui commence dans le numéro du 15 Janvier

MÉDAILLES BRELOQUES INSIGNES

MODÈLES SPÉCIAUX SUR DEMANDE

A. LAHURE 23 et 25, rue des Balkans
Téléphone 911-86
Envoi franco de catalogue n° 4

GRATUIT & FRANCO ALMANACH DU JARDINIER cont. primes off. à ses lecteurs. Calend[r] et dictionnaire agric. hortic. Tous renseignements possibles pr jardins. Ch. LEMAIRE, grainier-horticul[r], 103, bd Magenta, Paris

MESSAGERIES AUTOMOBILES ETRETAT-LE HAVRE
A CÉDER de suite. - PRESSÉ. - Cause de décès
Conditions avantageuses
S'adresser à M. R. MALLARD fils, à Etretat (S.-Inf.)

CHEVAUX TROTTEURS, 163, très belle paire A v. manège Béneteau, Bordeaux

Officiers Ministériels

VILLE DE PARIS
A adj. sur 1 ench., Ch. Not. Paris, 28 janvier 191[1]
TERRAIN r. St-Martin, 251 253. Surf. : 287 m. env. M. à p. : 600 f. le m S'ad. Mes DELORME MAHOT de la QUÉRANTONNAIS, 14, r. Pyramides, *dép. en*

Mon à Paris, **R. GVE-COURBET,** 32 et r. de la Pompe, 128 *bis* Rev. br. : 13.200 f. M. à p. 1'30.00 f. A adj. s. 1 ench. Ch. des Not., 11 février 191[2] S ad. Me NOTTIN, notaire, 5, rue La Ville-l'Evêque

MAISON à Paris, 7, r. Saunière. Rev. br. : 26.860 f. Prêts à cons M. à p. : 310.000 f. Adj. Ch. Not. 11 février. Me HOCQUET, notaire, 5, quai Voltaire.

TERRAIN av. constr à Paris, r. de Rebeval, 78 et 80 Cce : 854 m. M. à p. : 60.000 fr. A adjuger 1 ench. Ch. Not., Paris, le 28 janvier 1913 S'ad Me PLUCHE, notaire, 33, rue de la Chapelle.

Maison à Paris, **Rue du PARC-ROYAL,** 6. Cce : 706 m. Rev br. : 20.260 fr. M. p. : 265.000 f. Adj. s. 1 ench. Ch. Not., Paris, 21 janv S'ad Me COUTURIER, not., 20, boulevard Malesherbes

Lire JE SAIS TOUT
Le Roi des Magazines
Le 15 de chaque Mois

CHEMINS DE FER DE L'EST

Voyages en Italie.

La Compagnie des Chemins de fer de l'Est a l'honneur d'informer MM. les Voyageurs qu'elle met à leur disposition différentes combinaisons de billets permettant de faire, dans des conditions très économiques, des excursions variées en Italie.

1° Dans toutes les gares de son réseau des billets d'aller et retour ou circulaires internationaux valables 60 jours au minimum et 120 jours au maximum, avec itinéraire tracé au gré des voyageurs;

2° A Paris, et dans toutes les gares comprises sur le parcours, des billets circulaires à itinéraire fixe, valables 60 jours, permettant de se rendre en Italie par la voie de Belfort-Bâle-Saint-Gothard et d'en revenir par le Mont-Cenis ou par Vintimille ou inversement;

3° A Paris, des billets d'aller et retour *viâ* Saint-Gothard pour Milan et Venise (valables 30 jours) et pour Rome (valables 45 jours) susceptibles de prorogation.

La gare de Paris (Est) délivre à première demande les billets circulaires à itinéraire fixe et les billets d'aller et retour; quant aux billets comportant un itinéraire tracé au gré des voyageurs, ils doivent être demandés à l'avance.

Chemin de fer d'Orléans. — L'hiver aux plages nantaises. — Les plages nantaises, si fréquentées l'été, sont aussi de délicieux séjours d'hiver par la douceur de leur climat.

En vue de faciliter l'hivernage dans ces stations. la Compagnie d'Orléans délivrera à titre d'essai, du 1er novembre 1912 jusqu'au mercredi précédant la fête des Rameaux 1913. aux familles d'au moins 3 personnes, des billets d'aller et retour collectifs à prix réduits dits « Billets d'hivernage

Ces billets sont délivrés sous condition d'un parcours d'au moins 150 kilomètres (aller et retour) de toute gare du réseau d'Orléans pour les stations comprises entre Pornichet (inclus) et le Croisic (inclus).

"La Françoise"

Grande Liqueur de Cognac

Créée à la Cour de François 1er

"La Françoise"
Grande Liqueur de Cognac
Préparée en 1494 au Ch.au de Cognac par le Gd Echanson de François 1er et de la Mise de Valois
Société de la Liqueur de Cognac La Françoise St Savinien-s-Charente près COGNAC

La Vie au Grand Air

N° 748 — 18 Janvier 1913

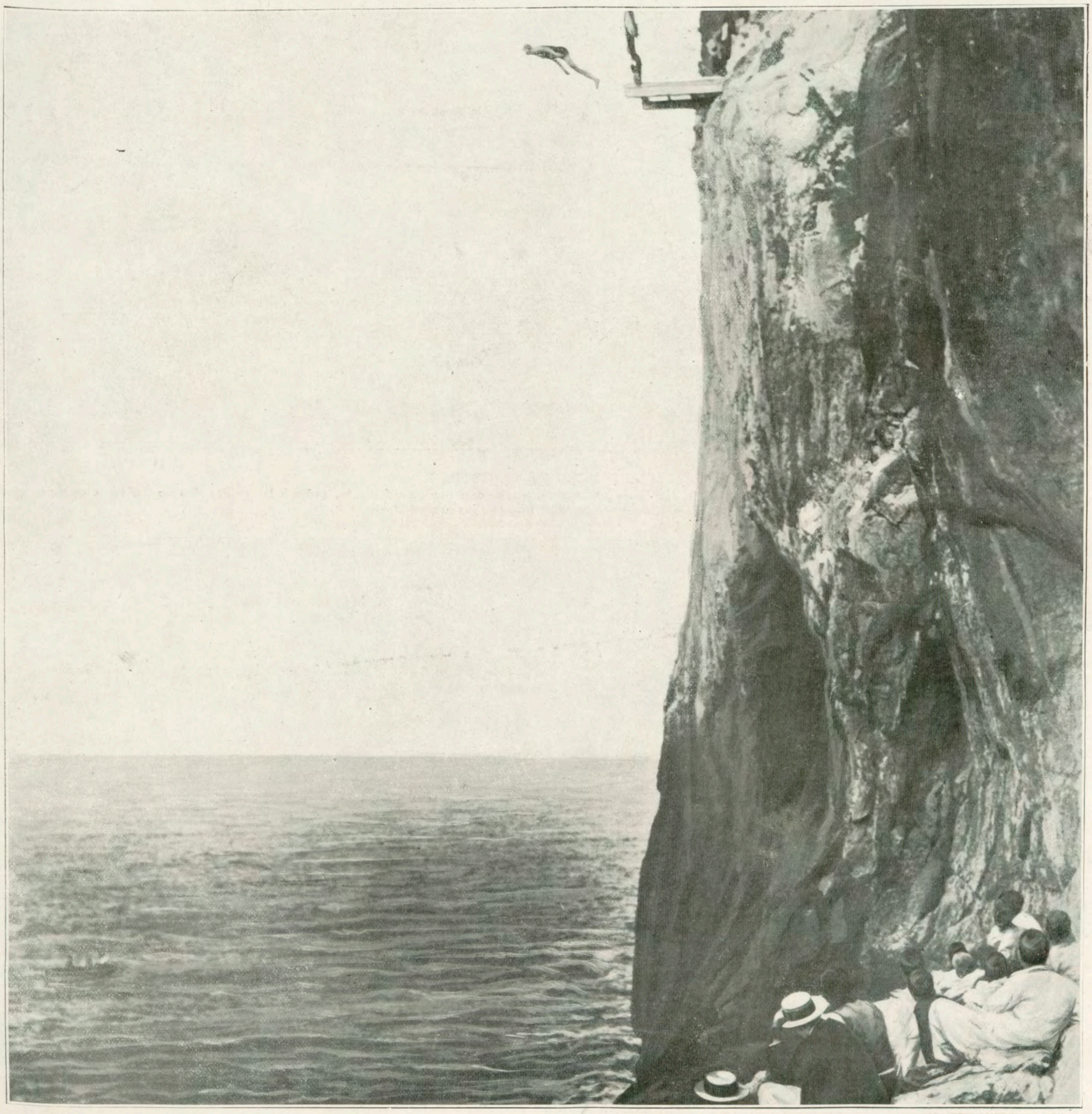
ABONNEMENTS :
France.. .. .. 24 francs.
Etranger. .. .. 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Elysees, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicite : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens

Tous droits de reproduction réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.

Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNES
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.



UN PLONGEON IMPRESSIONNANT DE 30 METRES, LE JOUR DE NOËL.

Tandis qu'à Paris, les nageurs traversaient la Seine le jour de Noël, des épreuves de plongeons étaient organisées à Bougie. Notre photographie montre que ces sauts étaient plutôt émotionnants. Il s'agissait en effet de se précipiter du haut d'un rocher à pic, haut de 30 mètres. Nous représentons le départ du plongeon du champion de Bougie, J. Boffarut, qui émerveilla les assistants par sa témérité.

LES SIX JOURS DE PARIS

LE DÉPART DE LA COURSE

La colossale épreuve de Six Jours, qui se terminera demain dimanche à 6 heures, a remporté le plus vif succès, grâce à la qualité des concurrents engagés et à l'originalité de ce spectacle inconnu jusqu'ici à Paris.

LES DERNIERS PRÉPARATIFS

Tandis que Lucien Petit-Breton se fait masser par Emile Georget, son équipier Léon Georget est soigné par Comès, qui, souffrant, dut déclarer forfait.

UTILE PRÉCAUTION

Crupelandt, avant de prendre le départ, enduit de suif sa culotte, pour ne pas se blesser.

LE MASSAGE DES BRAS

Debaets, Belge, se fait masser les bras, et son équipier Vanhouwaert, en gentleman, attend la fin de l'opération pour se déshabiller.

QUELQUES-UNS DES AVANTAGES RÉSERVÉS A NOS ABONNES

Une nouvelle édition de notre Carnet Multiprimes *vient de paraître. Nos abonnés y trouveront la liste complète des primes et avantages nouveaux dont nous sommes heureux de les faire bénéficier. Le* Carnet Multiprimes *est adressé sur demande accompagnée d'une bande d'abonnement et de 0 fr. 50 pour frais divers (Etranger : 0 fr. 75.)*

Rappelons que tout abonné d'un an à La Vie au Grand Air *a droit à une réduction de 2 francs sur l'abonnement à chacune de nos publications :* Femina, Je sais tout, Fermes et Châteaux *et* Música. *Toutefois, pour bénéficier de ces faveurs, l'abonné devra toujours présenter, pour chaque abonnement ou réabonnement nouveau, la quittance d'un abonnement,* non périmé, *à plein tarif et s'abonner directement sans intermédiaires.*

Rappelons également que les primes réservées à chaque abonné doivent être retirées pendant l'année en cours d'abonnement; passé ce délai, elles ne pourraient plus être délivrées.

Envoi du prospectus spécial sur demande.

Nos lecteurs apprendront avec plaisir que M. Charles Hour, membre de notre Conseil d'administration et président honoraire de la Chambre syndicale de l'horlogerie, vient d'être promu officier de la Légion d'honneur.

Nous lui adressons, au nom de la direction, de la rédaction et de l'administration de la *Vie au Grand Air*, nos bien sincères félicitations.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

ILS REMETTRONT LA VESTE!

On commence à nous parler à nouveau de la traversée de l'Atlantique. C'est un sujet qui évolue du canot automobile à l'hydro-aéroplane, en passant par le dirigeable; c'est dire du bateau qu'on monte au canard qu'on lance. Le dernier venu est un Allemand. Il y a des Méridionaux partout, et ce Tartarin des bords de l'Elbe a confié aux journaux son projet:

Partir de la côte d'Espagne (comme Christophe Colomb), toucher aux Açores, y reprendre un peu d'essence (et d'huile). Puis, deux coups d'ailes: « Té, c'est New-York. Pas moinsse! »

Vous pensez bien que ce n'est pas un aéroplane ordinaire que montera ce brave homme. Deux moteurs de 500 chevaux, quelques centaines de mètres carrés de toile, et en avant — avec 4 hélices!

Ce qui suffoque littéralement, c'est le cynisme de ces montreurs de phénomènes. Je suppose que si vous vouliez sauter par-dessus un abîme profond de 4.000 mètres, et large de 6.000, vous commenceriez par essayer sur la terre ferme, au-dessus du sol, si vous pouvez franchir cette distance. Blériot n'est allé sur le Pas-de-Calais qu'après avoir volé au moins 50 kilomètres en Beauce.

Quelque abracadabrant que puisse donc apparaître un pareil projet, il est un moyen, peu dangereux, de s'en rendre compte. Il y a 5.000 kilomètres d'Europe en Amérique, plus de 3.000 à partir des Açores. Prenez votre appareil gigantesque et faites-moi 5.000 ou 3.000 kilomètres en rond sur la Beauce, sans toucher terre, et vous verrez à nous parler après, si vous réussissez. Cela ne veut pas dire que vous ne vous perdrez pas en route, que vous ne tomberez pas à l'eau, mais enfin, vous aurez une chance, si faible soit-elle!

Pour envoyer un obus dans un but à 8 kilomètres, il faut non seulement être pointeur adroit, mais il faut surtout, et d'abord avant, un canon qui porte à 8.000 mètres. Quelque adroit que vous soyez et quelque soit le nombre de coups de canon que vous tiriez, si votre pièce ne porte qu'à 1.000 mètres, vous n'atteindrez jamais le but. C'est évident.

La plupart de ces Tartarins sont d'ailleurs fort penauds, une fois au pied du mur. Ils attendent avec anxiété l'incident qui les empêchera de partir. Il y aurait plaisir à ne le point provoquer.

Cela me rappellerait l'histoire de ce brave Méridional qui, transporté à Londres et heurté par un passant, le provoque, met bas la veste, se campe, furieux, en garde devant un robuste adversaire, s'attendant à ce qu'on les sépare. La foule, calme, s'assemble, policemen au premier rang, et regarde, curieuse. Le combat va commencer, quand notre homme, inquiet, qui se démanche la tête à regarder de tous côtés:

— Ah! ça, dit-il, il n'y a donc personne dans ce pays pour séparer les gens qui vont s'égorger?

Et il remet la veste et s'en va.

Nous les verrons ainsi partir — avec la veste.

AVIATION

L'aviation à la guerre

Le pilote, Emile Védrines, nous parle de l'aviation chez les Serbes.

[La semaine dernière, nous avons publié un article très intéressant du pilote français, Fred Paillard, sur l'aviation militaire à la guerre balkanique. Il donnait des renseignements sur la cinquième arme chez les Bulgares.

L'aviateur Emile Védrines, qui était au service de la Serbie, complète cette histoire des débuts du plus lourd que l'air à la guerre, par celle de l'aéronautique serbe.]

Belgrade, le 5 janvier.

Nous sommes partis de Serbie avec huit appareils : 2 monoplans Deperdussin biplaces 80 chx, 3 biplans Henry Farman 80 chx, 2 Blériot 70 chx et un Blériot 50 chx. Après 60 jours de voyage, nos aéroplanes sont enfin arrivés à Nisch, centre d'aviation serbe. Quant à nous, pauvres pilotes, c'est presque le tour de l'Europe que nous avons dû faire avant de pouvoir nous rendre utiles.

Paris-Brindisi, où nous passons une journée d'attente; Brindisi-Bari, Bari-Antivari (Monténégro), où nous faisons un stage de quinze jours, que nous employons à chercher, mais en vain, un terrain propice au montage des appareils. Pendant ce temps, les autres se battent et nous sommes incapables d'accomplir notre mission.

Dans l'impossibilité où nous sommes de trouver un aérodrome possible, nous retournons à Bari

L'AVIATEUR ÉMILE VÉDRINES

(Italie). Nous chargeons les appareils pour la seule route libre, la Grèce.

Les officiers aviateurs serbes, les lieutenants Yougovitch, Milosch, Ilitch, Stenkovitch, les sergents Pétrovitch, Novitchich et nos mécaniciens s'embarquent à destination de Salonique. Nous, de Réals, Godfroy et moi, repartons par Ancône, Fiume et Belgrade, d'où l'on nous réexpédie à Uskub.

Là, tout commençait à aller bien. Temps magnifique, troupes nombreuses et gaies, santé excellente. Mais les chiens déterraient les cadavres et les mangeaient, ce qui obligeait à des chasses quotidiennes, les toutous étant devenus un peu trop carnassiers.

Nous trouvions un Henry Farman de construction russe, appartenant à Agafonoff, qui le vendait peu après au gouvernement serbe. De Réals accomplissait chaque jour de jolies randonnées qui avaient une grande portée sur l'esprit des indigènes. Puis Pétrovitch, Yougovitch et Novitchich s'entraînaient, en attendant que le centre d'aviation de Nisch fut prêt. J'en profitais pour m'essayer au biplan. C'est intéressant, mais je préfère vraiment le monoplan. Je volais souvent au-dessus d'Uskub, ville très intéressante à dominer, avec les immenses montagnes qui l'entourent et ses villages à flanc de coteau.

Dix jours après mon arrivée à Uskub, j'étais appelé à Belgrade pour essayer un monoplan Rep qui avait été pris aux Turcs. Je profitais du train spécial du prince Paul pour m'embarquer en vitesse à destination de Belgrade, où je trouvais en effet un Rep biplace 70 chx en très bon état, avec trois paires d'ailes de rechange et trois hélices intégrales Chauvière.

Le lendemain, j'exécutais six vols, dont cinq avec des officiers serbes qui étaient très contents de leur promenade. Je dois reconnaître que le panorama était admirable: la Save, le Danube et les plaines de l'Autriche défilaient à nos pieds; nous apercevions même et distinguions nettement l'armée autrichienne campée très près de la Save. Mais, par crainte des projectiles qu'ils ne nous auraient pas ménagés, nous restions prudemment au-dessus de la Serbie.

Chaque jour, je continue mes vols sur Belgrade et ses environs, et comme mon contrat expire le 15 janvier, le 10 je ferai le voyage Belgrade-Nisch par la voie des airs, pour conduire cet appareil au centre d'aviation militaire, où le commandant Milekitch se trouvera pour l'organisation de la cinquième arme serbe.

Le terrain est extrêmement bien choisi, sur un plateau peu élevé, très plat et mesurant 3 kilomètres de longueur sur 1 kilomètre de large. Les hangars sont déjà construits et nous allons enfin pouvoir faire rendre à nos monoplans Deperdussin ce qu'ils auraient pu faire depuis longtemps si nous n'avions pas été retardés. Des automobiles, des dépôts d'essence et d'huile avec pièces de rechange sont déjà prêts à nous accompagner.

Le climat est très bon dans ce pays et je ne doute pas que d'ici quelques mois, l'aviation militaire serbe ne se classe parmi les meilleures, car les officiers et sous-officiers, entre autres le sergent Pétrovitch, vont commencer l'apprentissage de 20 officiers et sous-officiers nouvellement désignés.

Notre contrat se terminant bientôt, nous quitterons presque à regret ce pays, où les gens sont tous charmants sans exception, ce qui ne se rencontre pas partout, surtout lorsqu'on exhibitionne dans certaines régions françaises.

Je vais faire subir au Rep, que je monte en ce moment, les épreuves de réception pour son incorporation dans les appareils de guerre, et demain, sur mon Deperdussin, j'accomplirai le voyage Belgrade à Nisch et retour.

EMILE VÉDRINES.

Poignée de nouvelles.

— L'aviateur français Chevillard a battu le record de hauteur avec quatre passagers, s'élevant à 1.500 mètres.

— Roland Garros a trouvé une nouvelle corde à son arc : il est conférencier et rarement on a entendu parler d'aviation de façon plus nette, plus précise et plus remarquable.

— Le capitaine Clavenad est réintégré dans l'aviation et s'est vu confier le poste très important de chef du centre de Mézières.

— Le ministre de la Guerre allemand vient de commander trois nouveaux Zeppelins aux usines de Friedrichshaffen. Une quatrième commande sera passée au cours de l'année.

— Le gouvernement allemand a l'intention de créer un ministère des Affaires Aériennes qui serait rattaché à celui de l'Intérieur et dirigé par un sous-secrétaire d'Etat, technicien de l'aéronautique.

AUTOMOBILE

L'impôt pour la route

L'automobiliste payera encore!

Le ministère des Travaux publics a eu une idée. Il faut toujours un peu se méfier des idées officielles. Ce n'est pas qu'elles soient, prises en elles-mêmes, plus mauvaises que d'autres, mais il y a l'exécution. « Quand on tombe, disait Dumas fils, dans le *Demi-Monde*, on tombe toujours mal. »

Quand on exécute au contraire, on vous exécute toujours bien.

Et c'est nous que l'on va exécuter, sans jugement.

Le ministère des Travaux publics s'est donc avisé que les routes de France étaient en mauvais état: rien de plus exact. Aussi longtemps qu'on n'y circula point, et dans la période de transition qui nous mena du chemin de fer à l'automobile, les routes de France furent parfaites. C'était l'orgueil du corps des Ponts et Chaussées.

Malheureusement, on y circula à bicyclette d'abord, puis en automobile. Ce fut la fin de la route. Il y a des artistes cordonniers qui font ainsi des chaussures charmantes pour femmes, des bijoux de chaussures. Un jour on les leur rapporte déchirées, en morceaux. Là-dessus, l'homme de l'art se frappe la tête d'un air inspiré et sévère: « Je vois ce que c'est! Madame aura voulu marcher! »

Cela explique tout en effet.

Aujourd'hui, le corps — déjà nommé — des Ponts et Chaussées se retourne vers nos chauffeurs et s'écrie en nous montrant la route, ou plutôt ce qui fut la route et qui désormais, comme dirait Bossuet, « n'a plus de nom dans aucune langue » et il s'écrie : « Je vois ce que c'est. Ces messieurs ont voulu circuler! »

Une automobile qui circule, quelle coupable!

Et comme à tout coupable il faut un châtiment ils ajoutent: « Vous avez abîmé la route, c'est certain. Vous le dites vous-mêmes, puisque vous vous plaignez que la route est en mauvais état. Nous allons donc la réparer à vos frais, bien entendu. Il nous manque justement huit millions. Il y a 80.000 autos en France. A cent francs par voiture, cela fera juste le compte. Qu'est-ce que c'est, d'ailleurs, que cent francs de plus ou de moins dans un pays où l'on paie l'essence 0 fr. 65 le litre!

— Pardon, hurle l'infortuné chauffeur. Cent francs de moins c'est peu de chose, mais cent francs de plus, sous prétexte que je paie déjà beaucoup, c'est inadmissible. En impôts directs, taxe fixe, taxe progressive par cheval, en impôts indirects, douanes sur

l'essence, l'huile, etc., je paie déjà entre 400 et 500 francs, au minimum, par an. Une automobile de promenade, sur laquelle on ne gagne pas d'argent, mais on en dépense, et qui coûte neuve 8.000 francs, 4.000 francs d'occasion, paie en 10 ans, soit plus de la moitié de sa valeur, soit plus de sa valeur même. Et vous prétendez encore me majorer cet impôt de 25 0/0! Notez que je paie en outre à la commune; si c'est à Paris, l'impôt est doublé comme taxe fixe, et l'octroi me prend encore le double de ce que me prend l'Etat, ce qui triple ma taxe! Un chauffeur à Londres payera deux fois moins qu'à Paris, à New-York il paie 12 fois moins. Et c'est moi que l'on augmente!

Et sous quel prétexte? Sous le prétexte que je circule. Qu'est-ce que c'est qu'une automobile qui ne circule pas? C'est une auto immobile, si je ne m'abuse. En Angleterre, on a voté de consacrer une partie de l'impôt payé par l'automobile à l'entretien des routes, mais il s'agit de l'impôt qui existe déjà! Pourquoi nous fait-on payer 400 francs ou 500 francs par an en moyenne, si ce n'est pour avoir le droit d'user la route? Va-t-on faire payer tous ceux qui en profitent? Le chauffeur, en général, ne tire aucun profit de cette usure. Que payera l'hôtelier chez qui nous allons par cette route et qui, lui, tire profit immédiat de cette usure? Que payera le mécanicien qui me gare, l'épicier qui me vend l'essence? Et eux-mêmes garderont-ils cet argent? Non, ils s'en serviront pour acheter d'autres objets dont ils ont besoin. L'épicier achètera des côtelettes au boucher, et le gareur des chaussures à ses enfants.

Alors, tout le monde en profitera. Il est donc juste que tout le monde paie et que l'entretien de la route soit à la charge de tous, c'est-à-dire du budget général.

Bien loin de faire payer le chauffeur pour user de la route, il faut, au contraire, lui en faciliter l'usage, puisqu'il est le seul pour qui la route est une cause de dépense et que cette dépense est pour les autres une recette.

Voilà pourquoi en Angleterre, loin de frapper les usagers de la route, afin de l'entretenir, on prélève, au contraire, dans l'intérêt général, une partie de l'impôt déjà établi sur ces usagers, afin de maintenir en état la route elle-même, pour qu'ils puissent continuer à y dépenser ce dont bénéficieront les autres.

Singulière théorie que celle qui consiste à frapper d'un impôt supplémentaire ceux qui payent déjà un lourd impôt et de leur faire payer la permission de se servir de l'objet pour lequel ils payent et avec lequel ils font gagner de l'argent à autrui.

Nul mot n'est plus juste pour désigner cette opération que le terme: moyen d'exécution! On veut nous exécuter. Mais nous exécuterons-nous?

GEORGES PRADE.

Poignée de nouvelles.

— **Nous apprenons la mort de M. Charles Sicot, ancien fondé de pouvoirs de la Société anonyme des Cycles et Automobiles Peugeot, décédé lundi dernier, après une longue et cruelle maladie. Nous adressons aux siens et à la maison Peugeot où il ne comptait que des amis nos plus sincères compliments de condoléances.**

— **Au Salon de Bruxelles qui a ouvert ses portes samedi dernier, les marques se répartissent ainsi au point de vue de leurs nationalités: 18 belges, 23 françaises, 7 allemandes, 3 anglaises, 5 italiennes, 4 américaines et 1 espagnole. Dans la section aéronautique, 6 marques belges d'aéroplanes et 2 de moteurs exposent, tandis que la France est représentée par 10 maisons d'aviation**

AVIATION

Les flottes aériennes (1)

L'effectif des différentes puissances.

(*Suite*).

Avions et dirigeables ont donc été largement utilisés et on peut supposer que *tout ce matériel* qui a fait campagne est à réformer. Il faut donc que le gouvernement italien songe à reconstituer, en entier, sa flotte aérienne.

C'est dans cet esprit que, sur l'impulsion du colonel Morris, le chef de la fameuse brigade de Speciali, le ministre de la guerre italien a travaillé.

Le premier effort a été, comme en Russie, comme en Angleterre, de libérer l'Italie de la construction étrangère, française surtout. Mais, comme jusqu'à présent, les appareils étrangers ont été les seuls à répondre aux desiderata de l'aéronautique italienne, et que, d'autre part, l'industrie nationale ne pouvait construire ni appareils, ni moteurs. il a été décidé de construire des marques *dites italiennes*, avec des matériaux italiens, dans des usines italiennes, après accords avec les maisons étrangères les plus appréciées.

Naturellement, les marques françaises (qui avaient déjà fait leurs preuves en Tripolitaine, Blériot, Farman, Nieuport), ont été choisies les premières, ainsi que la marque anglaise Bristol.

De plus, un concours militaire qui se tiendra en 1913, avec des épreuves éliminatoires assez dures, et un parcours Turin-Milan permettra de sélectionner les appareils.

La maison victorieuse recevra la commande de 7 appareils.

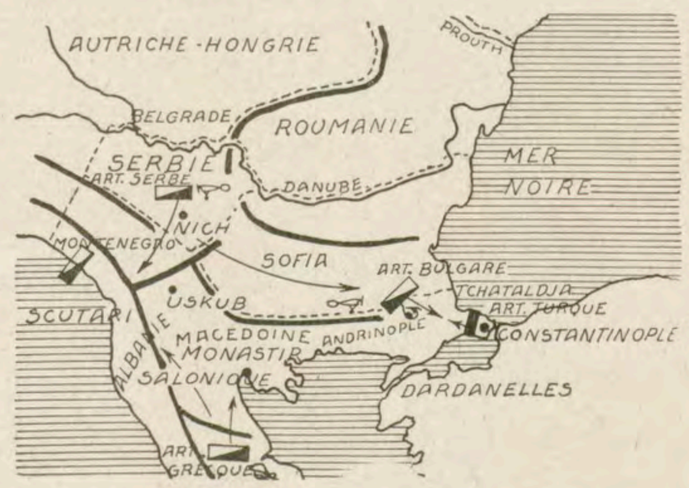
Ce concours militaire de 1913 et le désir de favoriser une industrie nationale, n'est que l'affirmation de la volonté pour l'Italie d'avoir une flotte aérienne naissante, digne de son rang militaire en Europe.

Un projet de loi, qui sera discuté à la Chambre des Députés, fixera l'organisation complète de l'aéronautique sur les bases d'une escadrille par corps d'armée et d'un corps d'aviateurs militaires d'environ 300 pilotes.

D'ores et déjà, les centres militaires de Rome, du Piémont et de la Lombardie surveillant les débouchés de la France et de l'Autriche sont constitués; ceux de Tripolitaine surveillent les Arabes.

Enfin, les Italiens ne veulent pas rester en arrière sur la question dirigeables et ont commandé de grandes unités de 12.000 mètres cubes, faisant du 75 kilomètres à l'heure.

Le premier croiseur de cette série, le M$_1$, vient de



Les armées alliées et les avions pendant la guerre des Balkans.

sortir des établissements Vigna del Valle : il cube 11.000 mètres cubes, dépasse 75 kilomètres à l'heure. Les autres sortiront dans le courant de 1913.

Comme on le voit, les Italiens, conscients d'avoir marqué un temps d'arrêt pendant la guerre italo-turque, veulent rattraper le temps perdu.

Concours militaire, courses, crédits de plus de 7 millions, création d'escadrilles d'avions, construction de croiseurs aériens, tel est l'ensemble du programme aéronautique que l'Italie prétend réaliser pour garder sa place militaire en Europe.

III. — AUTRICHE-HONGRIE

SITUATION DE L'AÉRONAUTIQUE AUTRICHIENNE, DÉCEMBRE 1912.

Depuis 1911, l'Autriche-Hongrie semble être entrée résolument dans la voie de l'aviation, plus résolument certainement que son alliée l'Allemagne.

Les statistiques accusaient pour janvier 1912 :

20 aviateurs;

30 avions (marques françaises, allemandes ou autrichiennes).

A l'heure actuelle (novembre 1912), le rendement a presque quadruplé, et les statistiques officielles accusent une progression très marquée d'environ :

80 pilotes d'avion;

25 pilotes de dirigeables;

70 pilotes de sphériques.

Une grande part de ce progrès appréciable revient à l'Aéro-Club d'Autriche-Hongrie qui a su diriger, d'une façon intelligente et active, ce mouvement sportif, en multipliant les épreuves, les meetings, en créant des prix pour les raids Vienne-Berlin, Vienne-Paris, préparant l'organisation du grand concours international de 1913.

Les résultats obtenus en 1912 ont été féconds : les performances des aviateurs autrichiens ne peuvent être oubliées, record de hauteur détenu quelques semaines par Blaschke, par 4.300 mètres, différents records de vitesse, de hauteur, par Sablunty, vols remarqués du lieutenant Bier. Mais le grand avantage que possède l'Autriche-Hongrie sur la Russie et l'Italie, c'est d'avoir, depuis 1911, des marques nationales d'appareils qui la libèrent de l'étranger et lui permettent, en cas de guerre, presque de se suffire à elle-même. Les deux grandes marques autrichiennes sont :

L'Etrich (monoplan).

Le Lohner (biplan),

marques, qui se sont fait apprécier dans les différents meetings et au cours des manœuvres impériales, robustes, solides, quoique un peu lourdes, munies de moteurs français, et dont deux ou trois exemplaires participent à la guerre des Balkans.

Enfin, et ceci est une considération générale des plus importantes pour une nation, l'aviation autrichienne est géographiquement favorisée par l'immense vallée centrale du Danube, qui, de Vienne à Presbourg, de Presbourg à Buda-Pest et Belgrade, offre à travers la presta hongroise des terrains excellents d'atterrissage.

Mais si, au point de vue sportif, nous avons à enregistrer un mouvement très marqué dû aux efforts de l'Aéro-Club Impérial, au point de vue militaire, l'Autriche est encore en pleine période de tâtonnements.

Aucune organisation d'escadrilles n'a été entreprise.

Les aérodromes militaires de la banlieue viennoise (Wiener, Neustadt-Aspron), de Dola et de Goerz forment les seuls centres aéronautiques existants avec des marques françaises (Nieuport, Blériot, Farman), allemandes, autrichiennes avec des *Etrich*, des *Lohner* et *Autoplans*.

Mais, outre le corps indépendant d'aviateurs militaires qui vient d'être créé ces derniers mois, on prévoit dans les milieux officiels l'organisation d'escadrilles et de centres aéronautiques le long de la frontière russe (Lemberg, Cracovie) tenant les portes des Karpathes et en Istrie (Trieste et Gœrz) en face de la frontière italienne (voir carte nº 2).

Au point de vue dirigeables, l'Autriche n'a pas suivi son alliée l'Allemagne; elle ne possédait, au commencement de 1912, que 3 unités : types Parseval, Kœrting, Lebaudy, mais on prévoit, pour 1913, l'achat de types Zeppelin. Le nombre des pilotes de dirigeables (25 pilotes) accusés par les dernières statistiques, laisse à supposer que l'Autriche, du côté des dirigeables, a l'intention de rattraper le temps perdu et de se mettre dans le sillage de l'Allemagne.

En résumé, dans un conflit, l'aviation militaire autrichienne ne pourrait, à l'heure actuelle, mettre sur pied que des avions de reconnaissances, sans aucune organisation tactique : mais, grâce à son matériel national, à l'enthousiasme de l'aviation qui anime l'opinion publique, il faut compter qu'en 1913 la flotte autrichienne d'avions *constituera* une force importante.

(A suivre). MARC GOUVIEUX.

BOXE

Carpentier a raison de Moreau

Huit rounds lui suffisent pour établir sa supériorité.

L'ÉMOTIONNANTE énigme qui fit couler tant d'encre, motiva tant de discussions et permit aux uns et aux autres de sembler avoir raison pendant tant de temps, est enfin résolue! Georges Carpentier est supérieur à Marcel Moreau... et comment! ne manquerait pas d'ajouter le gavroche des galeries supérieures.

Huit rounds lui ont suffi pour donner une réponse éclatante à ceux qui restaient fidèles à son rival et à ceux dont la confiance avait été ébranlée à la suite des échecs infligés au champion par Frank Klaus et Billy Papke. Huit rounds, alors qu'il en fallut quatorze à Papke pour faire abandonner Moreau. Et, rappelez-vous que celui-ci ne fut pas expédié à terre comme l'a fait Carpentier! Si le papier était exact et si le match de l'autre jour avait été le premier de la série, le soir de la rencontre de Papke-Carpentier, personne n'aurait osé mettre en doute le succès du Lensois. Ce qui prouve une fois de plus, qu'en matière de boxe, comme en matière de courses, le papier est la plupart du temps, un pédant insipide et trompeur, parlant de l'avenir avec autorité, alors qu'il ne connaît que le passé.

Malheureusement, nous tous, nous laissons prendre à ses fadeurs et nous amusons à les colporter, sinon à les amplifier.

Carpentier, le 8 janvier, a fait peut-être le plus beau combat de sa carrière, car il nous y est apparu comme le boxeur complet. Ses rencontres avec les Américains lui ont permis de s'assimiler à la perfection l'art de l'« in-fighting ». Il combat dans le corps à corps avec une furia, un sang-froid et une adresse rares. Ses petits coups au flanc, particulièrement terribles, sont entrecoupés d'uppercuts d'une violence extrême, dès que le moindre jour se produit. De plus, il bloque, avec les coudes, toutes les attaques adverses et sait toujours prendre la position grâce à laquelle il est le mieux à l'abri. Dans ce genre de combat très spécial, il s'est montré l'égal des meilleurs et nous a prouvé que, lorsqu'il était à l'ouvrage avec Frank Klaus, en péril avec Billy Papke, il ne songeait pas qu'à se défen-

(1) Voir les numéros 746 et 747.

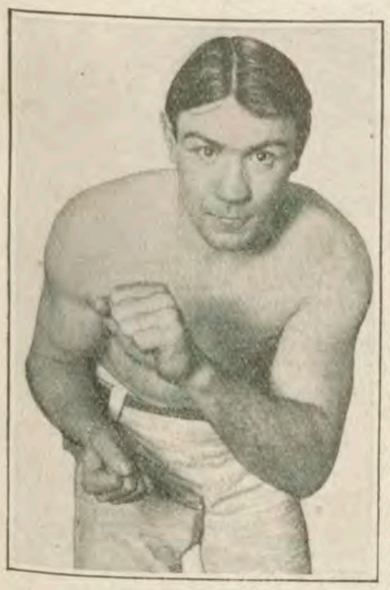
dre, mais également à apprendre le secret d'une tactique très efficace.

Lors de son match avec Papke, il nous apprit que, lui, qui n'avait jamais eu jusque-là à encaisser de coups durs, possédait un cœur admirable et une endurance que nous ne soupçonnions pas.

Enfin, dans son combat avec Marcel Moreau, une fois de plus, il nous a enthousiasmés par ses qualités de véritable virtuose du ring, dans le combat à distance. Il vise avec le même flegme qu'un pointeur, prend la mesure de son rival et, avec maëstria, touche exactement à l'endroit qu'il désire, sans laisser le temps d'esquiver ses attaques, sans permettre à son antagoniste de riposter.

Vous voyez donc qu'il possède toutes les qualités qu'on peut demander à un boxeur et c'est chose rare. Il sera peut-être battu encore par un Frank Klaus ou un Billy Papke, quoique j'en doute, s'il boxe à son véritable poids, il subira sans doute quelques échecs, par la suite, dans sa marche ascendante vers les plus hauts honneurs, mais on peut affirmer qu'il ne sera jamais battu par un homme meilleur que lui.

Aux qualités que je viens d'énumérer, il convient d'en ajouter une, dont nous doutions depuis quelque temps. Lorsqu'il n'est pas obligé de se faire maigrir pour descendre au poids et qu'il ne s'affaiblit pas, il a le poing d'un *knock-outeur*. Marcel Moreau est un athlète, doué d'une résistance inouïe.



MARCEL MOREAU.

C'est un encaisseur avant tout et, par deux fois, il a été abattu sinistrement par son rival.

Il ne faudrait pas croire que, parce qu'il ne dura que huit reprises, le combat permit à Carpentier de faire un cavalier seul. Non! Et Moreau, quoique d'une classe inférieure à son vainqueur, fit de belles choses et permit au public de ressentir une émotion réelle, mêlée d'angoisse. Il était moins beau boxeur que le Lensois, c'est vrai; il faisait moins d'impression, recherchait le corps à corps en se cachant la figure avec ses bras croisés, tout cela est évident. Mais on sait combien il est puissant et même lorsqu'il semblait ébranlé, ses coups, susceptibles de démolir un bœuf, arrivaient avec une telle force que si Carpentier ne s'était pas méfié comme il le fit, il aurait très bien pu être envoyé au pays des rêves. Et c'est pourquoi rarement nous assistâmes à un combat plus passionnant.

Et, maintenant qu'on oppose le vainqueur à Hogan. Je gage que ce serait une rencontre très émouvante également. Hogan a mis douze rounds pour se défaire de Moreau, à une époque où celui-ci boxait plus souvent que maintenant, huit reprises ont suffi à Carpentier. On voit, d'après ces résultats, que les deux hommes ne sont pas loin l'un de l'autre. Le papier...

Encore le papier ? C'est lui qui dirait peut-être des sottises et c'est moi qui les signerais. J'aime mieux m'arrêter!

JACQUES MORTANE.

P.-S. — Nous nous excusons auprès de nos lecteurs de ne pas publier de photographies du match Carpentier-Moreau et de ne pas leur donner, comme nous en avons l'habitude, le compte rendu cinématographique du combat. La faute en incombe, d'une part, aux boxeurs, dont les exigences furent telles que le cinématographe décida de ne pas opérer, partant de ne pas installer sa lumière artificielle, dont nos photographes profitaient lors des autres rencontres. D'autre part, cette faute est due à l'esprit timoré des autorités qui, on ne sait pourquoi, interdisent l'emploi du magnésium, plutôt que de chercher à le réglementer. Il est certain que ce système est plus pratique et nécessite moins d'efforts!

Poignée de nouvelles.

— Pour une fois qu'il a pris part à un match avec décision, le français Louis de Ponthieu a eu la malchance d'être déclaré battu aux points par le poids léger Joe Foster, à Youngstown (Ohio). De Ponthieu avait toutefois expédié son adversaire à terre au cours de la quatrième reprise.

— Le brillant poids moyen Américain. Eddie Mac Goorty, serait sur le point de venir en Europe On se souvient qu'il vint en France il y a deux ans, mais n'y combattit pas. Il n'était pas encore aussi brillant qu'il l'est devenu. Il revenait d'une tournée en Australie. Souhaitons qu'il ne réédite pas à Paris, s'il y match, la comédie qu'il joua contre Mike Gibbons récemment, à New-York.

FOOTBALL-RUGBY

Le jeu des Sud-Africains

Ce que nous devons encore faire.

Pour qui n'a pas vu le match de samedi dernier, le total des points marqués par les coloniaux semble indiquer que l'équipe de France n'a guère existé devant les représentants de l'Afrique du Sud. Par contre, ceux qui ont eu la chance d'assister au match du Bouscat, affirment en toute sincérité, joueurs et dirigeants, que nos nationaux n'ont pas un instant donné l'impression d'être écrasés par leurs adversaires redoutables.

L'équipe de France, telle qu'elle se présentait, était, à mon avis, la meilleure que la C. C. pouvait mettre en ligne, étant données les nombreuses défections du dernier moment. Elle avait au moins cet avantage, d'être parfaitement logique.

L'équipe des visiteurs était une des meilleures qu'ils avaient jamais mise sur pied, et la ligne de trois quart, entre autres, était une pure merveille, en tant qu'assemblage de joueurs adroits, forts, puissants et vites.

On peut aisément s'étonner, qu'ayant aussi bien résisté durant une mi-temps, les Français aient laissé leurs adversaires marquer un si grand nombre de points dans la seconde moitié du jeu. Ceci tient, et c'est là l'avis d'un ancien capitaine de l'équipe de France qui jouait samedi à Bordeaux, aux qualités de tactique patiente qui sont l'apanage des équipes anglo saxonnes. Avec une patience admirable, guidés par la science du football qu'on leur a infusée, tous les joueurs cherchent durant un temps, q el peut être le point faible de l'équipe qui leur est opposée. Pour cela ils tâtent la résistance des avants en mêlée, leur habileté à la touche; ils recherchent jusqu'à quel point la feinte bien employée peut tromper les défendants adverses; ils mettent à l'épreuve, par de longs coups de pied, l'adresse des trois-quarts de l'arrière, et la valeur des touches qu'ils peuvent trouver. Ainsi, ils en arrivent mathématiquement à découvrir la faiblesse de la défense ennemie, et cette découverte une fois faite, tous les joueurs s'acharnent, en quelque coin de terrain qu'ils se trouvent, à reporter le jeu et l'offensive sur le point que leurs tenaces essais leur ont montré comme faible. Et le plus méritoire de cette tactique est que cette recherche du trou est faite par principe et d'un commun accord, que celui ci enfin trouvé, chaque joueur en est tout de suite averti par sa propre expérience de football, et que, sans hésitation, sans commandement préalable, tous les équipiers portent d'eux-mêmes leur effort vers le défaut de la défense opposée.

Autrefois, la ligne d'avants française se montrait vraiment par trop inférieure à la ligne d'en face, pour que l'on puisse accuser, en toute franchise, les lignes arrières d'être la cause de la défaite, bien qu'il apparut, à première vue, que de leur faiblesse propre, venait celle de l'équipe tout entière. A l'heure actuelle, depuis quelque deux ans, nos packs tiennent devant leurs adversaires, et, de ce côté, on ne peut guère trouver de point faible. A mon sens, celui-ci existe dans le manque de cohésion qui persiste dans toutes nos équipes de France, entre le demi-d'ouverture et les deux trois-quarts centres. C'est par là que passent les essais, qu'ils ont passés, qu'ils passeront encore, si tous les clubs de France ne font pas un effort pour éduquer des jeueurs à ces places délicates.

Aussi est-elle un peu dans le manque de modération qui caractérise notre jeu, dans la façon peu calculée dont nous échelonnons nos efforts tout au long d'un match, nous ruant à l'attaque, même aux minutes où tous chez nous sont à court de souffle.

Aux jours où la France aura au centre de son équipe, des joueurs aussi solides physiquement que pleins de science, aux jours où nous raisonnerons un peu plus nos efforts, nous maintiendrons peut-être, jusqu'à la fin des luttes, les scores honorables que nous avons presque toujours acquis durant la première mi-temps. — La critique est aisée, mais l'art est difficile!

JACQUES DEDET.

Le Coq et la Gazelle

La France n'a pas été écrasée.

A l'issue du banquet qui suivit, samedi, le grand match de Bordeaux, j'eus l'occasion de bavarder assez longuement avec le capitaine des Springboks, Millar.

Et ce dernier me dit textuellement:

— Vous avez la meilleure ligne d'avants que nous ayons « jouée » pendant notre tournée, sauf peut-être en ce qui concerne la touche, mais votre mêlée est tout à fait supérieure, et aucun pack ne peut se vanter d'avoir eu aussi souvent le ballon contre nous. Quel dommage que vous n'ayez rien derrière ces huit avants, exception faite pour votre grand diable d'ailier (André) et pour votre full-back (l'arrière Caujolles).

— Pardon! nous avons des hommes, mais ils ne sont pas là aujourd'hui.

— Ah oui! Failliot! On m'en a parlé en Ecosse. Il est terrible, paraît-il.

— Parfaitement! Failliot, qui est peut-être l'ailier le plus dangereux lorsqu'il est bien lancé. Mais nous avons eu un trois-quarts centre qui est probablement le plus scientifique et le plus complet de nos joueurs de lignes arrières, Burgun. Nous avons aussi un autre ailier que d'aucuns préféreraient à André, s'il n'était mal remis d'une atteinte au pied, Lesieur...

— ... Lesieur! Je connais ce nom.

— Et nous avons encore en France un demi de mêlée, de toute première classe, Larribau, et un autre, Theuriet, que sa forme actuelle fait probablement supérieur à Hedembaight.

Eh bien, conclut Millar, si ces demis et ces trois quarts sont de la classe de vos avants, et qu'ils puissent reprendre bientôt leur poste, vous avez une fameuse équipe, et votre bataille avec l'Angleterre sera très belle.

Cette conversation avec le bel athlète puissant et calme, dont le frout large est celui d'un grand capitaine me semble résumer admirablement les impressions qu'a dû laisser au spectateur le match France-Afrique du Sud.

Notre défaite a été copieuse, mais elle ne nous a pas ridiculisés. Nous avons été victimes de l'insuffisance provisoire de nos lignes arrières qui, dans les dix dernières minutes du match, se sont à ce point effondrées que le score des Springboks s'est élevé de quinze à trente-huit points.

La première mi-temps qui se termina par 11 à 5, 3 essais à 1, montre bien que tout en étant nettement battus par plus puissants que nos hommes, nous n'avons pas été inexistants, même avec les lignes très mixtes qui opéraient derrière notre beau pack d'avants.

Ce fut la supériorité physique d'athlètes puissants, lourds et rapides, qui nous valut notre défaite sévère, mais non le fait que nos quinze hommes se laissaient déborder de toutes parts, de ce que notre équipe présentait autant de trous que de lignes de défense, comme nous avons pu en avoir le spectacle lors des matches de jadis avec les Gallois, ou, en des jours aussi attristants que celui, où sur le terrain de Twickenham, il y a deux ans, l'Angleterre fut la seule équipe sur le terrain.

Nous sommes battus par ces rois actuels du rugby, mais si je ne veux pas exagérer la consolation un peu factice des 5 points réussis par l'équipe de France contre les Afrikanders, alors que ni l'Ecosse, ni l Irlande, ni le pays de Galles ne purent marquer, alors même que l'Angleterre ne mit que 3 points à son total, je veux, par contre, proclamer que notre ligne d'avants doit nous permettre bien des espoirs.

La conclusion est simple. Et elle était suffisamment indiquée au début de cet article.

Ne touchons pas à notre ligne d'avants qui fait un bloc indéformable, où chaque homme a maintenant compris son rôle, et où tous travaillent avec un cœur égal.

Par contre, sans nous laisser émouvoir par les réputations de clocher, renonçons au brillant Hedembaight derrière la mêlée. C'est un homme capable de grandes choses, mais c'est aussi un brouillon, un fantaisiste, et un soutien insuffisant dans les départs d'avants. Permettons aussi à Chateau, qui sera quelqu'un, de devenir plus puissant, plus large, plus robuste.

Et, ayant retrouvé le merveilleux Larribau, si sûr en toutes circonstances, ayant retrouvé Burgun, Failliot, ayant conservé Caujolles et Jaurréguy qui pourraient faire un centre admirable, ayant mis à côté de lui un Lesieur ou un André, j'ose affirmer que la France aura une grande équipe.

GÉO LEFÈVRE.

Poignée de nouvelles.

— Le demi de mêlée au match France-Angleterre qui se disputera à Twickenham sera vraisemblablement l'excellent Theuriet

— Il paraîtrait que le Midi, mécontent de l'U. S. F. S. A., songerait à être maître chez lui et son intention serait rien moins que de constituer une fédération spéciale, qui romprait toutes relations avec la vénérable société qui régit les sports athlétiques en France.

— Les Fédérations Britanniques de rugby ont déclaré qu'elles se verraient dans la nécessité d'interrompre les rencontres internationales si, dans ces matches, l'arbitre n'était pas l'objet du respect qu'exige sa fonction et qu'inspirent les règles, les traditions et l'intérêt du sport.

— L'équipe de France, dans le match contre Sud-Afrique, comprenait : 1 élève de l'Ecole Centrale, 2 ingenieurs, 1 sous-chef de gare, 1 étudiant en médecine, 1 étudiant de l'Ecole Vétérinaire de Toulouse. 2 industriels, 2 négociants, 1 conseiller municipal de Tarbes, 2 soldats, 3 employés de commerce et 1 peintre en bâtiments.

PETIT DICTIONNAIRE SPORTIF (1)

RÉPONSES AUX QUESTIONS POSÉES

Thermo-siphon ou pompe ?

Voudriez-vous avoir l'obligeance de me renseigner sur ces deux points, qui sont pour moi d'une obscurité insondable :

1° Pourquoi, dans la pratique, emploie-t-on 3 vitesses, au lieu de 4, sur les petites voitures ?

2° Comment se justifie la préférence de certains constructeurs en faveur du thermo-siphon contre la pompe ?

R. COQUELLE,
à Arras (Pas-de-Calais).

1° Dans les grosses voitures, capables d'atteindre des vitesses très élevées, il est nécessaire de disposer d'un nombre de vitesses en rapport avec la différence des vitesses maxima et minima. C'est ainsi qu'une 18/24 chx, pouvant donner de 15 à 90 à l'heure, devra disposer de 2 vitesses intermédiaires, 35 et 60, par exemple, pour faciliter le passage sans heurts trop brusques de la vitesse de démarrage à la vitesse la plus élevée.

On comprend donc qu'une petite voiture, dont l'allure ne dépassera pas 60, peut se contenter des 3 vitesses 15, 35 et 60 ; cette dernière étant en prise directe et correspondant à l'effort normal du moteur.

De plus la diminution du nombre des vitesses permet une simplification mécanique qui correspond à une diminution du prix de revient.

2° La préférence de certains constructeurs en faveur du thermo-siphon se justifie par une foule de raisons, dont les principales sont :

a) Suppression de la pompe ;
b) Suppression de la commande de la dite ;
c) Suppression des causes de pannes inhérentes à la pompe ;
d) Simplicité d'exécution plus grande ;
e) Moindre prix de revient.

Il faut ajouter que le thermo-siphon, surtout pour les voitures puissantes, doit être étudié et monté avec le plus grand soin, de façon que la vitesse de circulation de l'eau reste suffisante à tous les régimes. D'autre part, le thermo-siphon doit être surveillé par le conducteur.

En somme, le thermo-siphon est un système de refroidissement très simple et très efficace, qui mérite la faveur renaissante dont il paraît jouir en ce moment.

La locomotion nocturne.

Je suis fervent chauffeur, et comme tel, j'ai usé d'innombrables pneus sur de non moins innombrables routes.

Or, partout, la circulation nocturne est dangereuse ; surtout à la campagne, aux croisements.

Il existe cependant un système d'éclairage, que j'ai vu employer en Amérique sur les locomotives et qui donne satisfaction ; le faisceau lumineux étant projeté verticalement,

Pourquoi ne cherche-t-on pas quelque chose d'analogue, adaptable à nos automobiles ? Ce serait certainement très utile.

LOUIS V. DE B.
La Varenne (Seine.)

Il est évident que, comme nous le fait remarquer notre lecteur, la circulation nocturne est assez périlleuse en province, surtout dans les chemins encaissés et ombreux, parsemés de virages, où l'on ne peut voir devant soi qu'à de très courtes distances.

Avec le système d'éclairage par faisceaux lumineux horizontaux ou en cône très fermé, on ne peut se permettre d'aller vite que sur une route familière et sensiblement rectiligne. Tandis que si une partie du faisceau lumineux était projeté verticalement, les conducteurs se devineraient d'assez loin pour ralentir à temps.

Ce procédé présenterait cependant un petit écueil : le faisceau vertical risquerait de gêner le conducteur, emmené ainsi de Charybde en Scylla ; mais on pourrait aisément tourner cette difficulté en projetant le faisceau, non plus suivant la verticale, mais suivant une oblique peu accentuée, de façon à dégager le champ de vision ; ou encore en plaçant le foyer lumineux à l'arrière.

En tout cas, il y a certainement quelque chose à faire dans cet ordre d'idées.

Les grand bi et les bicyclettes modernes.

Permettez-moi deux questions, que j'avais depuis longtemps l'intention de vous poser, mais je craignais de vous déranger.

Dans la bicyclette actuelle, la roue motrice est à l'arrière, alors qu'elle était à l'avant dans le grand bi de nos pères. Pourquoi cette transformation ?

Pourquoi me semble-t-il toujours qu'une côte au-dessus d'un certain pourcentage, est plus facile à monter qu'à descendre sans frein *en retenant ?*

G. PERRIER,
avenue des Alouettes, Montfermeil (Seine).

1° La question ainsi posée est légèrement insidieuse.

Nous ne pensons pas que M. Perrier désire que nous fassions l'historique complet de l'évolution du cycle depuis 1/4 de siècle : ce serait un peu long.

Nous ferons remarquer simplement qu'il eut été difficile, dans le grand bi, de rendre la petite roue arrière propulsive. Les chutes étaient déjà nombreuses, mais en supposant qu'on ait pu vaincre la difficulté mécanique du renvoi à l'arrière, les culbutes fussent devenues innombrables.

Laissons de côté l'archaïque grand bi et passons à la bicyclette moderne. Nous la voyons élégante de lignes, fine et légère, bien équilibrée, et nous constatons que le cycliste est placé normalement, de telle façon que la plus grande partie de son poids soit supporté par la roue arrière, qui contracte ainsi plus d'adhérence avec le sol, tandis que la roue avant, faiblement chargée, est ainsi facilement mobile.

Toute la raison de la transformation est là : le cycle est devenu rationnel, et son équilibrage parfait exige le renvoi de la roue motrice à l'arrière.

Le rendement est ainsi maximum pour le minimum de puissance déployé.

Si l'on reportait la roue motrice à l'avant, immédiatement apparaîtraient des inconvénients : mauvais rendement dû à l'adhérence insuffisante de la roue avant ; difficulté dans la direction ; et surtout complication dans l'exécution.

2° Il ne semble pas que la côte soit plus dure à descendre en retenant ; c'est une réalité. Mais elle résulte, non pas de l'effort à fournir, qui est identiquement le même, mais des conditions dans lesquelles cet effort est fourni.

Dans la montée, la roue arrière motrice est très chargée, adhère davantage au sol, d'où excellent rendement ; d'autre part le cycliste est placé dans une position très favorable à la production de l'effort, qu'il peut d'ailleurs augmenter en portant son poids alternativement sur l'une et l'autre pédale, que son pied pousse tout près d'un demi-tour.

Mais à la descente, l'équilibre change, et l'effort de retenue se produit dans des conditions défavorables. La roue arrière, sur laquelle se produit le freinage musculaire, est moins chargée qu'à la montée, le poids étant réparti plus fortement sur l'avant, d'où adhérence et rendement moindres. D'autre part, le cycliste penché vers l'avant, ne peut fournir son effort avec la même intensité, et ne peut retenir ses pédales que sur un angle moindre qu'à la montée.

C'est ce qui explique tout l'intérêt de ces instruments si utiles que sont les freins de cycles, et démontre que leur emplacement normal est à l'arrière, et non pas à l'avant, pour éviter la culbute en descente.

Et la transmission par pignons d'angle ?

En ma qualité de cycliste fervent, je serais très heureux de savoir pourquoi la chaîne a vaincu la transmission par pignons d'angle ?

D'autre part, n'y aurait-il pas avantage à donner aux pédales et manivelles un mouvement ellipsoïdal au lieu de circulaire ?

Il me semble que le rendement serait meilleur.

LOUIS LELONG,
rue Pergolèse (Paris).

1° La transmission par pignons d'angle, dont l'Acatène fut le prototype le plus parfait, possédait certes une foule d'avantages : sécurité, propreté, élégance, etc., mais elle ne souffrait pas d'exécution médiocre, et son prix de revient était assez élevé, en raison de la difficulté de construction et du soin indispensable de l'usinage et du montage.

De plus, la sans-chaîne était un peu plus lourde que sa rivale, et pour les « enragés », cette question avait son importance. Les changements de multiplication étaient aussi très difficiles, pour ne pas dire plus ; et enfin le moindre accroc à la transmission devenait une source de gros ennuis.

La chaîne, par contre, est d'une exécution facile, peu coûteuse, les changements de multiplication s'opèrent avec aisance, les réparations sont rapides, son poids est minime et tout ceci fait passer sur ses inconvénients d'entretien, grandement diminués aujourd'hui par l'adoption de carters hermétiques pour le tourisme.

Et pourtant, la sans-chaîne a conservé ses partisans forcenés, que la chaîne n'a pu séduire.

2° Parfaitement, et cet avantage consisterait à multiplier le bras de levier utilisé pendant que la manivelle parcourt l'angle de travail, et à le diminuer pendant le passage de l'angle passif.

Il a été imaginé et essayé, voici quelques années, un dispositif qui réalisait ce mouvement ellipsoïdal. Pédale et manivelle tournaient rond, mais entraînaient un grand pignon ovale, dont le grand diamètre correspondait au temps utile, et le petit au temps passif. Ce système s'appelait, si nos souvenirs sont exacts, l'Ovale Delta.

Nous n'en voyons plus en usage, mais nous croyons que c'est plutôt son aspect imprévu, baroque, qui a causé son échec, plutôt que le principe qui était excellent.

Le rendement devait en être meilleur qu'avec le pignon rond, mais nous confessons ne pas l'avoir expérimenté nous-mêmes.

EDOUARD ROGER,
à Nevers.

QUESTIONS NOUVELLES

L'hélice souple.

Est-il vrai que des essais sérieux et concluants aient été tentés avec des hélices souples ? Qu'entend-on par hélice souple ?

Il me semble que de telles hélices seraient tout indiquées pour l'armée, car elles ne se briseraient pas sous l'action des balles.

J. B.,
soldat aviateur à Versailles (Seine-et-Oise.)

La motocyclette de tourisme.

Je vous prie de vouloir bien répondre à cette question, qui, sans doute, intéressera nombre de fervents du sport motocycliste.

Quelle puissance doit avoir une moto de tourisme ? Combien de cylindres ? Quels accessoires ? Quel outillage faut-il emporter ? Quelle marque convient à une bourse moyenne (900 à 1 000 francs).

J. BENZ,
à Bucarest (Roumanie).

Faut-il prolonger la détente ?

Je vous serais très reconnaissant de vouloir me faire savoir, par l'intermédiaire du courrier de la Vie au Grand Air, *la réponse à la question suivante, et une petite démonstration, si possible :*

Serait-il pratique, dans les moteurs à explosions actuels, de prolonger la détente des gaz (c'est-à-dire offrir à la détente des gaz un volume plus grand que celui de l'aspiration), et quel devrait être, à votre avis, le meilleur rapport à donner à ces volumes. Par le même courrier, pourriez-vous me donner le titre d'un formulaire *de résistance des matériaux se rapportant autant que possible à la construction des moteurs et des appareils d'aviation.*

ANDRÉ BRUNEL,
13, avenue Carnot, Alais (Gard).

Questions sur l'aéroplage.

Construisant un aéroplage et n'étant que très imparfaitement renseigné, je vous serais bien reconnaissant de bien vouloir m'indiquer :

1° Les dimensions moyennes de cet appareil.

2° Pourquoi la voile est-elle carrée et longue au lieu d'être comme celle des voiliers ?

3° Les 4 roues sont-elles à votre avis préférables aux 3 roues ?

DEUX ABONNÉS
de Bordeaux.

Nous donnerons, dans notre numéro du 1er février, les réponses à ces questions.

PAUL LAUNAY.

(1) Tous les 15 jours, nos lecteurs trouveront, à cette place, les réponses aux questions qu'ils voudront bien nous poser.

La Société anonyme des Automobiles et Cycles Peugeot vient de faire paraître son catalogue vélos 1913. Tous les acheteurs de bicyclettes ou de motocyclettes soucieux de leurs intérêts, tous les coureurs, tous les touristes, ne manqueront pas de demander la brochure artistique éditée par Peugeot. Ils y trouveront, exposés avec une clarté parfaite, les renseignements techniques et commerciaux les plus complets.

Demander le catalogue vélos Peugeot 1913, aux agents de Peugeot, dans toutes les villes de France, et à la succursale de Paris, 71, avenue de la Grande Armée ; envoi gratuit et franco.

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 19 JANVIER. — *Cyclisme.* — Fin des Six-Jours au Palais des Sports.

DIMANCHE 19 JANVIER. — *Athlétisme.* — Prix Lemonnier, sur le parcours Versailles-Pré Catelan (12 kil. 800).

DIMANCHE 19 JANVIER. — *Coursing.* — Course au Tremblay.

DIMANCHE 19 JANVIER. — *Hippisme.* — Prix du Grand Cercle, à Nice.

MARDI 21 JANVIER. — *Hippisme.* — Courses de Nice.

JEUDI 23 JANVIER. — *Hippisme.* — Courses de Nice.

VENDREDI 24 JANVIER. — *Tir aux Pigeons.* — Tournoi de Monaco

VENDREDI 24 JANVIER. — *Boxe.* — Soirée du Premierland.

SAMEDI 25 JANVIER. — *Rugby.* — Match France-Angleterre à Twickenham.

SAMEDI 25 JANVIER. — *Boxe.* — Séance du Wonderland.

RESULTATS TECHNIQUES

DU 6 AU 12 JANVIER

AÉRONAUTIQUE

VENDREDI 10 JANVIER. — Chevillard bat le record du monde de la hauteur, avec 3 passagers, en s'élevant à 1.500 mètres.

CYCLISME

DIMANCHE 12 JANVIER. — Palais des Sports. — Match franco-américain en 7 heures.

Vitesse, 1.000 mètres. *Première épreuve :* 1. Dupré ; 2. Goullet, à une roue

Deuxième épreuve : 1. Pouchois ; 2. Fogler, à 1/4 de roue.

Troisième épreuve : 1. Root ; 2. Lapize, à 3 longueurs.

Derrière tandems, 5.000 mètres.

Quatrième épreuve : 1. Dupré ; 2. Goullet, à un quart de roue

Cinquième épreuve : 1. Fogler ; 2. Pouchois, à une roue.

Sixième épreuve : 1. Root ; 2. Lapize, à 4 longueurs.

Septième épreuve, 2 500 mètres 1. Dupré ; 2. Fogler ; 3. Root ; 4. Lapize ; 5. Pouchois ; 6. Goullet.

Les Français gagnent le match par 19 points à 20.

Course scratch : 1. Dupuy ; 2. Schilles ; 3. Schilling.

50 kil. derrière motos : 1. Wiley, en 41 m. 41 s. ; 2. Walthour, à 8 tours ; 3. Parent, à 25 tours.

ATHLÉTISME

MERCREDI 8 JANVIER. — Boxe. — Georges Carpentier bat Marcel Moreau aux points, en 8 rounds. Simon et Moreau font match nul en 4 rounds. Grassi bat Tommy Mandot (combat arrêté par l'arbitre au sixième round). Stuber et Gunther font match nul en 10 rounds.

SAMEDI 11 JANVIER. — Boxe. — Evernden bat Demlen aux points en 10 rounds. Niemen bat Bert Medlock par knock-out au quatrième round. Bouzonnie bat Danny Elliott, aux points, en 10 rounds.

SAMEDI 11 JANVIER. — Bordeaux. — Football-Rugby. — L'équipe de l'Afrique du Sud bat l'équipe de France par 38 points à 5.

DIMANCHE 12 JANVIER. — Football-Rugby. — Le Stade Français bat le Paris Université Club, par 8 points à 3. Le Stade Toulousain bat le Sporting Club Universitaire de France par 16 points à 8.

Football Association. — L'équipe de France bat l'équipe d'Italie par 1 but à rien.

ESCRIME

DIMANCHE 12 JANVIER. — *Académie d'épée* — *Poule des premiers :* 1. Joé Bridge ; 2. Tessard ; 3. Violet.

Poule des maîtres adhérents : 1. Bautain ; 2. Janson ; 3. Tixier fils.

Poules ordinaires : Première poule : 1. Joé Bridge. — *Deuxième poule :* 1. Lieutenant Touny. — *Troisième poule :* 1. Holden.

Poule spéciale : 1. Sol ; 2. Stevenin.

HIPPISME

JEUDI 9 JANVIER. — Nice. — *Prix de Béthune.* — Haies, handicap (10.000 francs, 3 000 mètres) : 1. Memnon, à M. Veil-Picard (G. Parfrement ; 2. La Roumi ; 3. Philippe III. — P. M. : gag. 22 fr. 50 ; pl. 9 fr. 50 ; 66 fr. ; 15 fr.

DIMANCHE 12 JANVIER. — Nice. — *Grand Prix de la Ville de Nice.* Steeple-chase (100.000 fr., 4.400 mètres) : 1. Ultimatum, à M. Veil-Picard (G. Parfrement) et Galafron, à M. Hennessy (A. Carter), *dead-heat* ; 3. Tripot II. — P. M. : gag. Galafron, 12 fr. ; Ultimatum, 23 fr. ; pl. 15 fr. et 12 fr. 50.

CE QU'IL FAUT LIRE

Le Football, par Ch. Gondouin et H. Jordan. Sports-Bibliothèque, le volume : 6 francs.

Les Sports d'Hiver, par Magnus et de La Frégeolière. Sports-Bibliothèque, le volume 6 francs.

Librairie Pierre Lafitte et Cie.

LE MATCH FRANCE-ITALIE

LE GARDIEN DE BUT DEGAGE

Chargé dans ses buts par les Français, le gardien de but italien reçoit la balle dans les mains et dégage. Campelli fit d'ailleurs une très bonne partie et sauva l'honneur italien.

TOUJOURS SUR LES BUTS

Dans la seconde mi-temps, nos représentants furent continuellement sur les buts adverses ; mais les Italiens ne laissèrent absolument rien passer. En médaillon : les Italiens attaquent.

LES TOULOUSAINS A PARIS

TOUCHE AUX TOULOUSAINS

Le Stade Toulousain, champion de France, rendait visite dimanche dernier au Sporting-Club Universitaire de France. Les champions de l'an dernier, qui n'ont encore été battus cette année que par Nantes, ont triomphé des Parisiens par 16 points à 8. — En médaillon : un essai contesté près de la ligne de touche.

LE SUD DE L'AFRIQUE BAT LA FRANCE PAR 38 POINTS A 5

LA VIE AU GRAND AIR

LES FRANÇAIS
Contrairement à ce que l'on attendait, nos avants résistèrent courageusement à leurs lourds adversaires

ATTAQUENT
qui firent preuve de qualités athlétiques et d'une endurance exceptionnelles, en mêlée, principalement, nos représentants firent un excellent travail.

LE CAPITAINE DES SPRINGBOKS.
Le capitaine de l'équipe victorieuse, A. Millar, joue avant. C'est certainement un des meilleurs hommes de la ligne. A l'issue de la partie, A. Millar n'a pas caché tout le bien qu'il pensait de l'équipe française, qui fournit une meilleure exhibition que l'Irlande et dont les individualités firent une remarquable partie.

UNE SORTIE DE MÊLÉE OUVERTE.
On peut se rendre compte que nos adversaires, tout en étant très corrects, se laissèrent aller à de petites fautes qui échappèrent à l'arbitre. C'est ainsi qu'un Sud-Africain arrêta un joueur Français en le tenant, l'empêchant ainsi de prendre le ballon. A gauche, les Springboks transforment. Morkel excella dans ce genre de travail, mais son frère, Douglas Morkel, réussit à 60 mètres un but sur coup franc qui surpasse tout ce que nous avons vu jusqu'à présent. — En médaillon, au centre : l'arbitre. A droite, on voit comment les Sud-Africains passaient nos hommes, c'est-à-dire en force et en vitesse.

LE CAPITAINE DE L'ÉQUIPE FRANÇAISE
Le capitaine de l'équipe française était le bordelais Leuvielle, qui fit preuve de beaucoup d'autorité et se tira pour le mieux de sa tâche délicate de capitaine. Il fit, en tant que joueur, une excellente partie. D'ailleurs, tous les Français se signalèrent et ne furent pas écrasés, comme l'écart des points pourrait le faire croire.

LE TIR AUX PIGEONS A PAU

LE STAND DE PAU

D'importantes épreuves de tir aux pigeons, dotées de 100.000 fr. de prix, se disputent en ce moment à Pau entre les meilleurs fusils internationaux. Les pigeons Espagnols, zuritos, servent de gibier.

COMTE DE LAREINTY-THOLOZAN

L'excellent aviateur, comte de Lareinty-Tholozan, est également un de nos meilleurs tireurs.

M. WADSWORTH ROGERS

Champion anglais, vainqueur du Prix de l'Administration et gagnant du prix du Palmarium.

M. BRADLEY

Anglais, a gagné, notamment le Prix du Palmarium qu'il a partagé avec M. Wadsworth Rogers.

M. DENFERT-ROCHEREAU

Français, s'est classé 2e du Prix de l'Administration du Palais d'Hiver, et 4e dans le prix du Palmarium.

M DE BARY

M. Benoit de Bary, Français, 3e du Prix du Palmarium, tuant 13/16.

BARON DE VINCK

Le baron de Vinck, Belge, a gagné son match avec le comte de Bressieux

COMTE DE BRESSIEUX

Le comte de Bressieux, Français, battu par le baron de Vinck en match.

COMTE DE PASTRÉ

Le comte Jules de Pastré, Français, l'un des vainqueurs de la 1re Poule d'Essai.

L'AVIATION A MADAGASCAR

M. GRANDJEAN

M. Grandjean, administrateur adjoint des Colonies, est le secrétaire du Comité qui a doté la France de trois aéroplanes.

LE COMITE MALGACHE

Notre grande colonie de Madagascar vient de donner à la France, trois appareils pour notre flotte aérienne. Nous sommes heureux de publier la photographie des membres du comité Malgache, qui prit l'initiative de la souscription et réussit à recueillir la somme de 75.000 francs pour notre cinquième arme.

M. RAOULT

M. Raoult, administrateur colonial, membre du comité Européen, le premier aviateur qui ait volé sur la grande île.

Toute la France a gardé le souvenir du beau geste patriotique fait par ses enfants, ouvrant une souscription nationale, afin de donner à notre armée les avions, aéroplanes de guerre, nécessaires pour compléter les cadres de la cinquième arme.

Nos colonies, la France d'outre-mer, une partie de la plus grande France de demain, ont voulu prendre part à la souscription et venir en aide à la défense du sol sacré de la Métropole.

Mais il en est une qui s'est particulièrement distinguée et qui, sous l'impulsion des hommes énergiques, et excellents patriotes de là-bas, a fait, à elle seule, loin devant toutes les autres, un effort superbe, offrant à la France trois avions complets, reçus tous trois aujourd'hui par l'armée, et dont le premier est déjà au Maroc.

Cette colonie, c'est l'une de nos plus jeunes, c'est Madagascar, et les 75.000 francs souscrits d'enthousiasme par la grande île de l'Océan Indien sont le témoignage éloquent du loyalisme de nos frères de là-bas. La plus grande partie de la somme fut d'ailleurs souscrite par l'élément indigène, et n'est-ce pas la preuve la plus éclatante de la reconnaissance de ceux qui ont pu apprécier les bienfaits de notre œuvre civilisatrice et de notre administration? Soyons fiers du résultat moral que montre un tel élan. Il est de mode, en France, de beaucoup se dénigrer soi-même, de se calomnier. L'administration coloniale française n'a pas échappé à la règle. Voici un pays qu'on lui a donné au lendemain d'une guerre, il y a quelques années. Voilà ce qu'elle en a fait. Les grands français, énergiques, qui ont nom Le Myre de Villers, Gallieni, Augagneur, Picquié peuvent être fiers de leur œuvre et la France du résultat.

M. RABEMANANJARA
Membre de la commission municipale de Tananarive, président du comité Malgache.

Le Comité de souscription était ainsi composé:

COMITÉ EUROPÉEN

Albert Picquié, gouverneur général de Madagascar, Président d'Honneur.

H. Garbit, gouverneur des colonies, Vice-Président d'Honneur.

Général Riou, commandant supérieur des troupes de l'Afrique Orientale, Vice-Président d'Honneur.

Docteur Vaysse, médecin-inspecteur, Vice-Président d'Honneur.

Bourdariat, président de la Chambre consultative, Président.

U. Gros, directeur de la Maison U. Gros et Darrieux, Vice-Président.

Berger, directeur des grands magasins du Louvre à Tananarive, Vice-Président.

D'Anselme, directeur du C. N. E. de Tananarive, Trésorier.

G. Grandjean, administrateur des colonies, Secrétaire.

Raoult, administrateur aviateur, Membre.

Chaumieny, directeur du Syndicat Lyonnais, Membre.

Robert, artiste sculpteur, Membre.

Victor Grandjean, correspondant de la *Dépêche Coloniale*, Membre.

Rossignol, administrateur délégué du *Journal le Progrès*.

Rolland, directeur de la Compagnie Lyonnaise, Membre.

Razanatefy, assesseur à la Cour d'Appel, Membre.

Ravelojaona, gouverneur principal de Tananarive.

COMITÉ MALGACHE

Rabemananjara, membre de la Commission municipale de Tananarive, Président du Comité Malgache.

Rasamoely, Vice-Président.

Rabary, commis principal des postes, Conseiller général.

Ramanantsoa, commerçant, Conseiller général.

Razafindramboa, écrivain-interprète, Principal Conseiller général.

Razafintseheno, écrivain-interprète, Conseiller général.

Rakotofiringa, médecin, Conseiller général.

Razafindramanta, inspecteur de l'enseignement, Conseiller général.

Rajaona, inspecteur de l'enseignement, Secrétaire général.

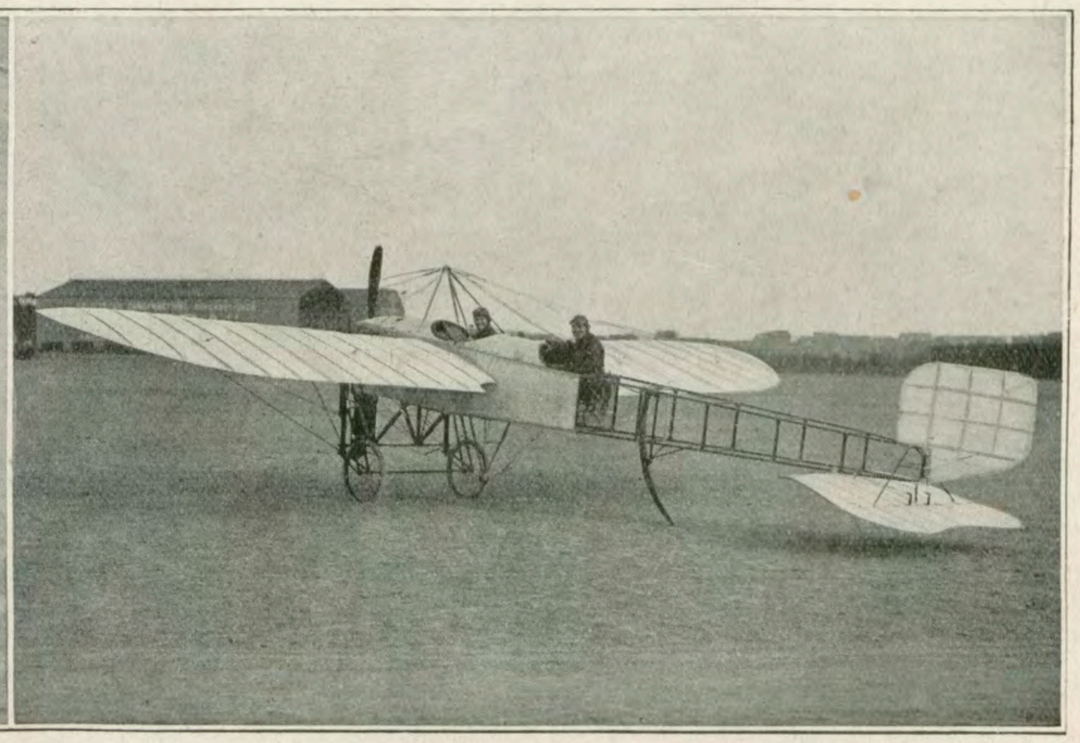
G. Andriamanantena, rédacteur au *Vaovao*, Secrétaire

Razafimbelo, commerçant, Conseiller général.

Ralambo, commerçant, Conseiller général.

LE COMITÉ EUROPÉEN

Nous publions la photographie du Comité Européen qui s'occupa de recueillir à Madagascar les souscriptions qui s'élevèrent à 75.000 fr. Il était placé sous la présidence d'honneur de M. Albert Picquié, gouverneur général de Madagascar.



LE *MADAGASCAR*

Le Blériot, à 2 places, 80 chx, baptisé le " Madagascar ", conduit par Pierreyon, l'excellent pilote des Blériot, ayant à bord M. Grandjean, secrétaire du Comité, qui reçoit le baptême de l'air.

Les trois aéroplanes que M. Grandjean, administrateur des colonies, est venu à Paris, essayer lui-même, et remettre lui-même à la Direction de l'Aéronautique militaire sont :

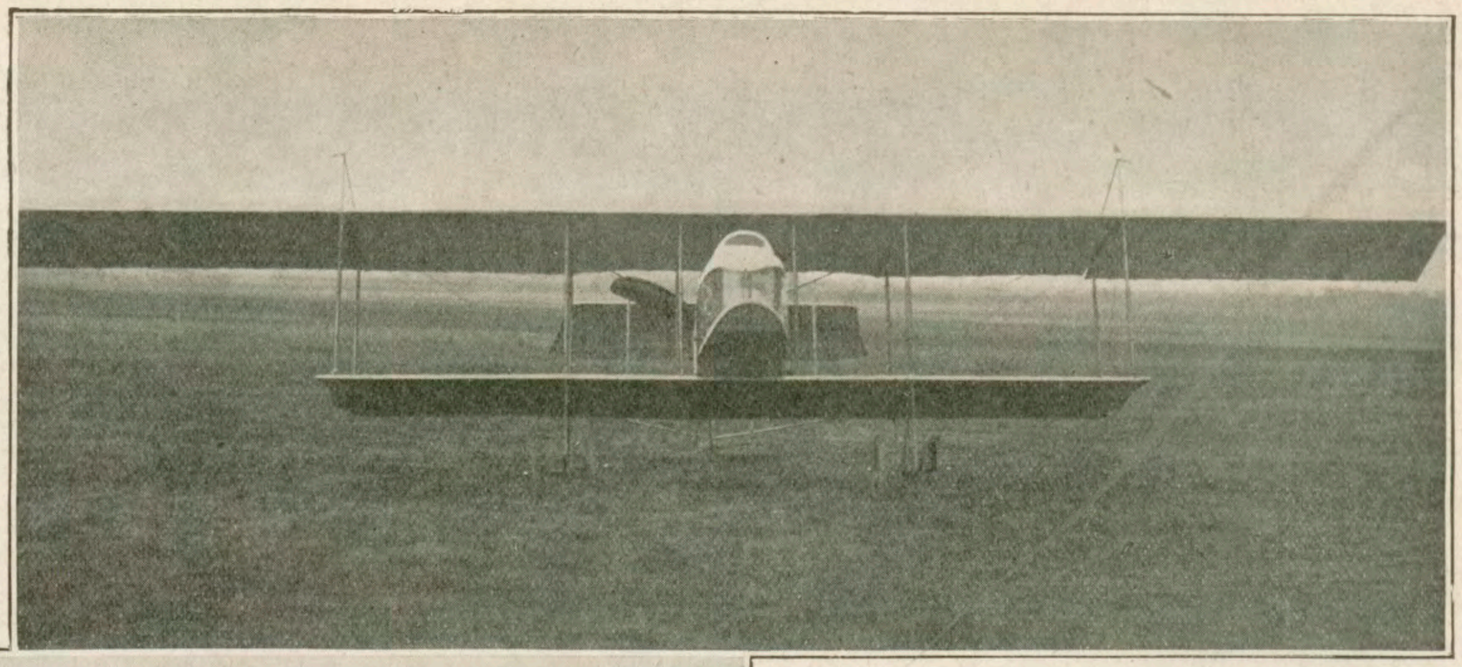
1° Un monoplan biplace (tandem), dû au grand constructeur Louis Blériot, de 80 chx Gnôme, qui a été baptisé *Madagascar*.

2° Un biplan biplace de la maison Maurice Farman, 70 chx, type militaire 1910, qui a été baptisé *Tananarive*.

3° Un biplan biplace de la maison Henri Farman, 80 chx, type militaire 1910, qui a été baptisé *Emyrne*.

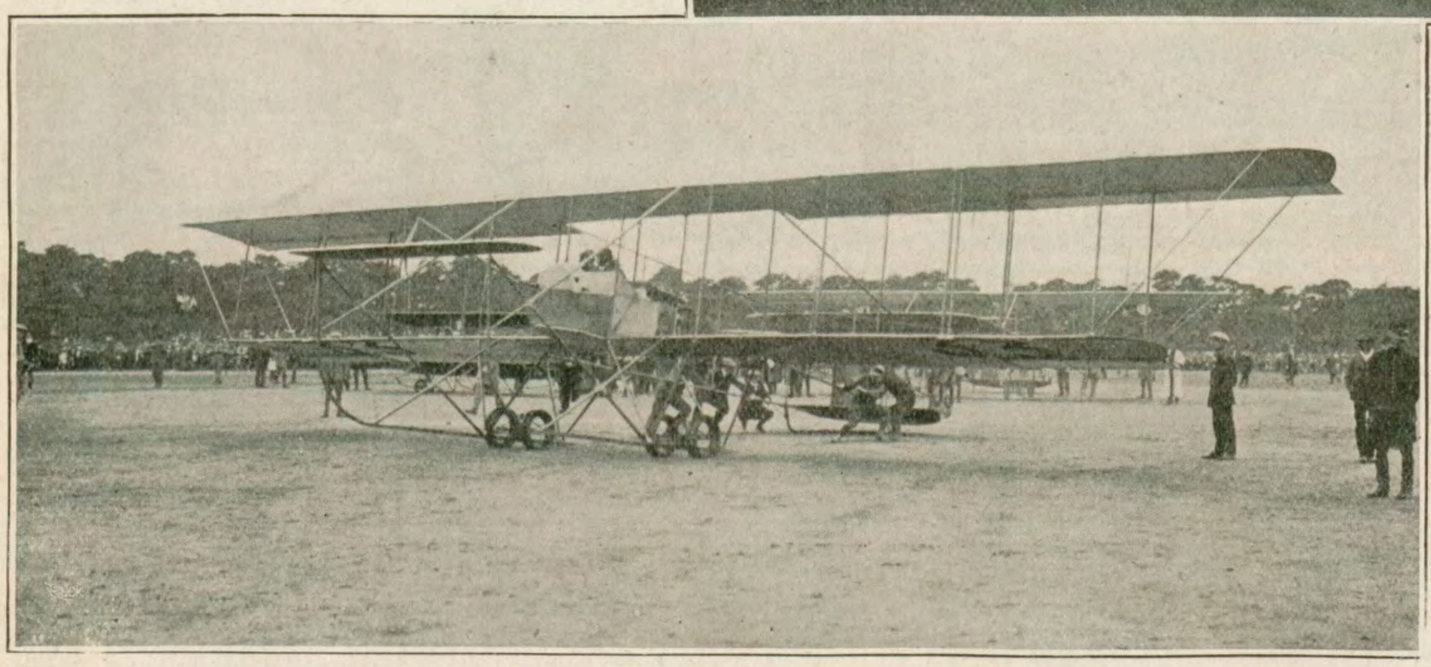
Quand la *Vie au Grand Air* parviendra dans la grande île, tous trois voleront déjà dans l'air, avec des officiers à bord, et le *Madagascar* a déjà fait flotter nos couleurs au-dessus de l'ennemi, au Maroc.

Nous ne saurions trop admirer le merveilleux mouvement patriotique grâce auquel notre cinquième arme compte aujourd'hui trois nou-



L'*EMYRNE*

Le Comité malgache a doté la France également d'un biplan Henry Farman, 80 chevaux, type militaire 1910, qui a été baptisé l'*Emyrne*.



LE *TANANARIVE*

Voici le troisième appareil dont la grande île a doté la France. C'est un biplan Maurice Farman de 70 chx, type militaire 1910, baptisé *Tananarive*. Grâce à Madagascar, notre cinquième arme compte 3 appareils de plus.

velles unités aériennes. La France a su se faire aimer des Malgaches et notre grande île de l'Océan Indien n'a pas hésité à donner 75.000 francs dès qu'il a été question d'organiser des souscriptions publiques en faveur de l'aviation.

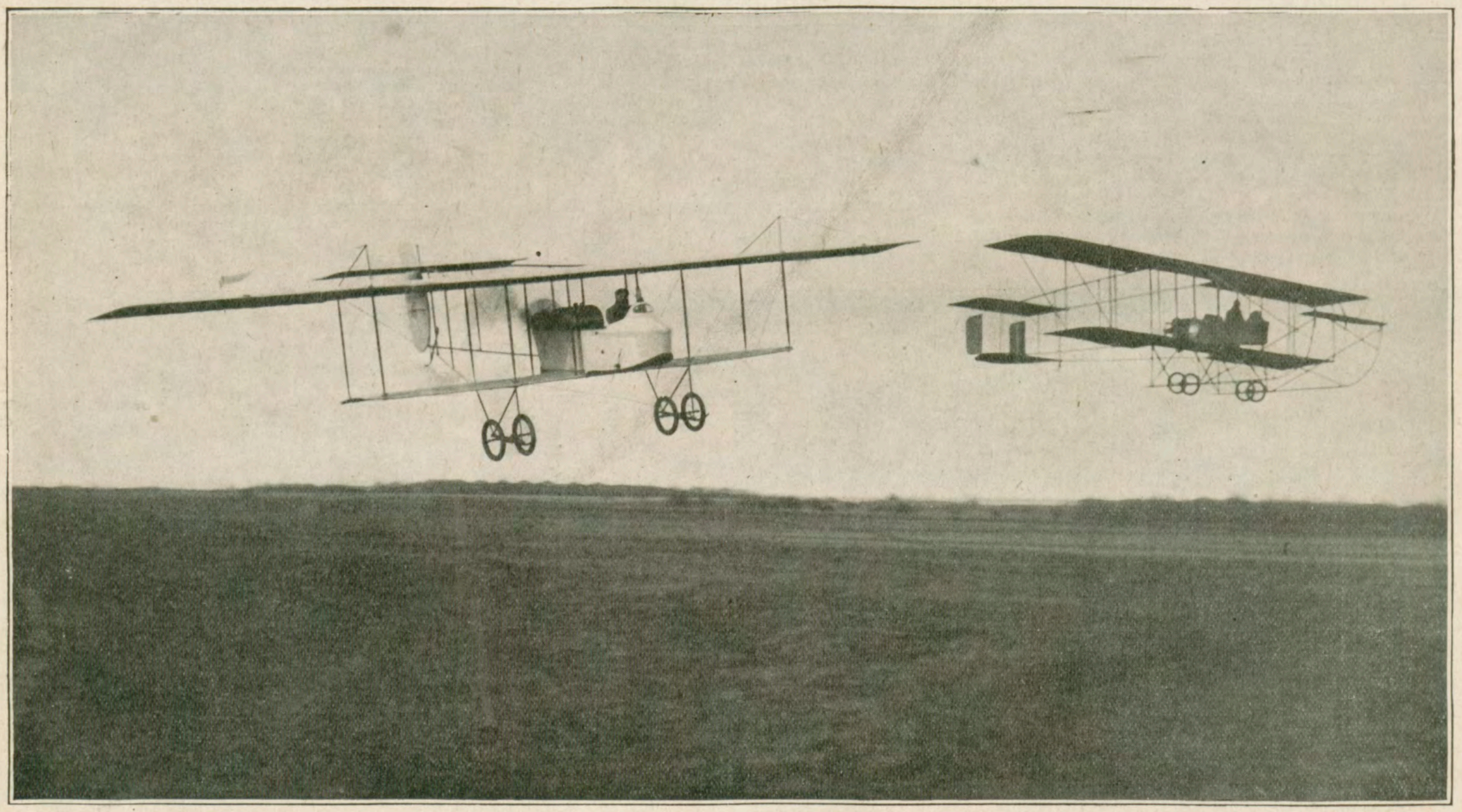
Soyons fiers de ce patriotisme.

Plus qu'aucun autre, nous devons aimer et vénérer ces trois appareils et lorsqu'ils voleront au-dessus de nos têtes, lorsque, dans le vent et dans la pluie, bravant les éléments, se riant des dangers, nous les verrons évoluer, notre cœur battra quand nos yeux liront sur ces aéroplanes les noms aimés de *Madagascar*, *Tananarive* et *Emyrne*.

Notre grande colonie a mérité notre reconnaissance et nous ne saurions trop le répéter. Souvenons-nous d'ailleurs qu'elle fut l'une des premières à accorder sa confiance au plus lourd que l'air, puisque l'administrateur Raoult évoluait, dès le début de 1911, au-dessus de la capitale malgache.

GEORGES PRADE.

UN MATCH FRATERNEL DANS LES AIRS



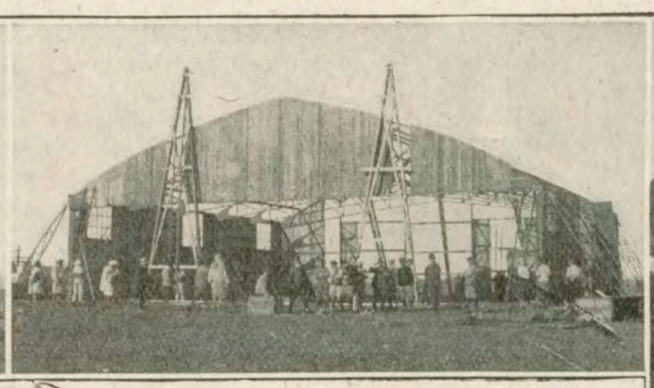
HENRY ET MAURICE FARMAN FONT UNE COURSE

Alors que tant d'aviateurs ont quitté le métier d'oiseau, soit qu'ils n'y trouvaient plus assez d'argent à gagner, soit parce qu'ils redoutaient les risques, deux constructeurs, au contraire, profitent de leurs heures de repos pour voler par plaisir. Ce sont les frères Henry et Maurice Farman que nous représentons disputant un match en biplan. Bien entendu, chacun monte un appareil de sa construction.

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

Le sous-officier Feierstein, sur Blériot, a fait le raid Fez-Casablanca (300 kil.).

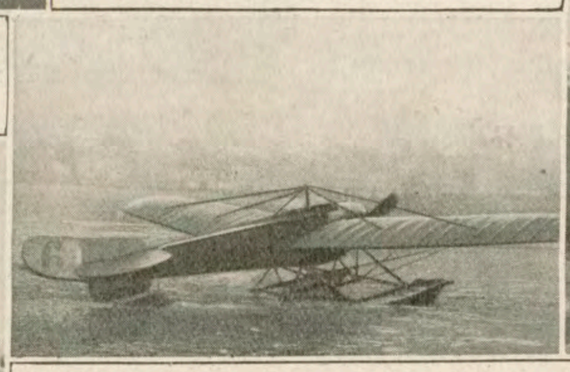
Un modèle des baraques établies au Maroc pour le logement des aviateurs militaires.



La nouvelle installation du centre d'aviation militaire de Casablanca. Le montage d'un hangar.

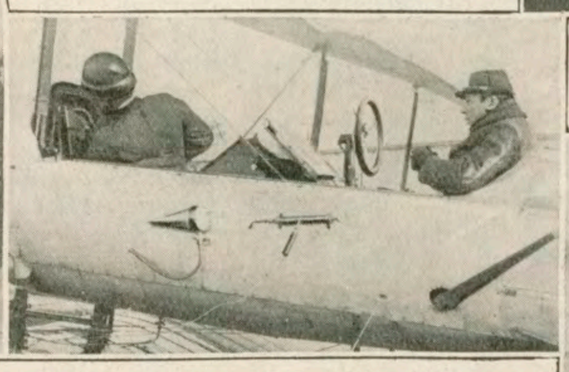
Le sous-officier Piretti, sur Blériot, a fait une reconnaissance de 3 h. 30 en plein pays marocain.

Le capitaine Clavenad, reintégré dans l'aviation, commandera le centre de Mézières.



L'aviateur Levasseur a capoté à Fécamp, en hydravion. Il est tombé à la mer avec son mécanicien Mallet, qui s'est noyé.

M. Rogers, vainqueur du Grand Prix de tir aux pigeons de Pau. (10.000 fr.)



Avant de terminer son service militaire, le sapeur Henri Brégi, oh! ironie, a tenu à passer son brevet supérieur. (Biplan Bréguet.)

Georges Chonnenne, qui vient de passer brillamment son brevet de pilote sur Deperdussin

Le Stade Toulousian fait match nul avec le Toulouse Olympique Employés Club, à Toulouse, pour le Championnat de rugby des Pyrénées.

L'Américain Alfred C. Ladd, champion de golf.

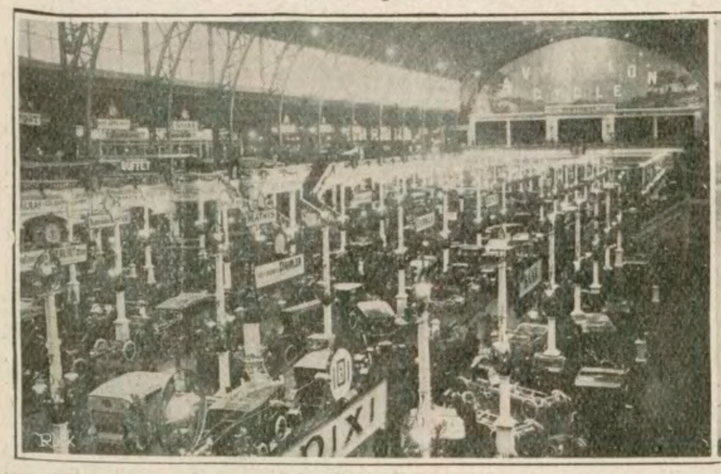
L'aviateur anglais Mac Neil vient d'obtenir son brevet

Le match de rugby Biarritz-Stade contre Aviron Bayonnais, à Bayonne, s'est terminé par la victoire de Bayonne par 28 points à 0.

Sur les courts couverts de tennis de Lyon, viennent de se disputer des championnats entre Paris et Lyon, où brilla le Parisien Germot, qui battit Poulin.

L'équipe de Football-Association de l'Iram-Club Lillois, champion Scolaire de la région du Nord.

Cette course de 2 heures, disputée à Berlin, a duré 2 ans de 11 h. du soir, le 31 décembre 1912, à 1 heure du matin, le 1er janvier 1913.



L'exposition d'automobiles et d'aéronautique, qui vient d'être inaugurée au Palais du Cinquantenaire, à Bruxelles, remporte un réel succès et fait apprécier une fois de plus l'industrie française et belge.

Le sapeur-aviateur Maurice Tabuteau, qui vient d'être décoré de la Légion d'honneur.

Au Vonderland, samedi soir. Evernden a été déclaré vainqueur, malgré l'avantage de Demlen.

Le départ de la course de 6 jours à Berlin, qui vient de se terminer, a été donné e 8 janvier à minuit. Parmi les équipes, citons : Stol-Miquel, Lorenz-Saldow Clark-Hill, Grenda-Pye, Stellbinck-Rosellen, etc.

HIPPISME

Le Derby d'Orlando

La plus fameuse substitution.

De temps en temps, les journaux quotidiens, dans leur rubrique des tribunaux, ramènent l'attention de leurs lecteurs sur les histoires de substitutions de chevaux de courses. Il ne faudrait pas cependant conclure de la fréquence de ces allusions à la répétition des infractions.

Ces affaires se comportent comme les figurants des théâtres modestes qui, dans les défilés à grand spectacle, se hâtent de reparaître du côté cour après être sortis par le côté jardin. Avant d'avoir triomphé des artifices de la procédure et parcouru tous les degrés de juridiction, elles se représentent souvent sous nos yeux.

C'est ainsi que celles qui ont défrayé récemment les chroniques judiciaires se réduisent à trois : l'affaire Irène qui remonte au mois d'août 1905, l'affaire Chaperon qui date de juin 1909 et l'affaire Collégien, qui prend date dans les derniers mois de 1909. On doit cependant ajouter à cette liste un nouveau cas qui vient d'être découvert, dans le centre de la France, parmi les chevaux de demi-sang.

Je ne me fais d'ailleurs aucune illusion : la raison de cette rareté des infractions ne doit pas être attribuée aux progrès présumés de la notion d'honnêteté; elle réside plutôt dans la difficulté d'exécution, le danger des dénonciations et la vigilance des Sociétés de courses, vigilance admirablement secondée par la collaboration des pouvoirs publics.

Pour arriver à réussir une substitution, il faut, au cours des différentes opérations, s'assurer un grand nombre de complicités, qui coûtent très cher jusqu'au jour où elles finissent par vous perdre.

Je veux, à propos de ces misérables affaires qui avaient pour objectif les prix à réclamer, rappeler, dans cet ordre d'idées, l'exemple le plus formidable, le plus audacieux, qui ne tendait à rien moins qu'à empocher l'allocation réservée au vainqueur du Derby d'Epsom et un chiffre total de paris, qu'on a pu évaluer à 1.250.000 francs.

C'est en 1844 que ce coup a failli être couronné de succès; mais il faut remonter à l'année précédente pour reprendre la genèse de l'aventure.

Or donc, au mois d'octobre 1843, on voit débuter victorieusement, à Newmarket, dans une course de deux ans, un cheval du nom de Running Rein, fils de The Saddler et Mab par Duncan Grey. Le propriétaire, un joueur enragé nommé Goodman, avait appuyé très fortement la chance de ce débutant qui, après avoir ouvert à 10, était parti à 3 contre 1; en outre, l'apparence de l'animal éveillait l'impression d'un cheval de trois ans complètement formé. Bref, ces présomptions font naître le soupçon de la substitution d'un cheval plus âgé d'un an et le duc de Rutland, propriétaire du second, dépose une réclamation. Mais, lors de l'enquête effectuée quinze jours plus tard, le vainqueur de Newmarket est formellement reconnu par un lad qui a soigné l'indiscutable Running Rein pendant les huit mois qui ont suivi sa naissance,

La réclamation est donc rejetée; cependant, ce dénouement n'ébranle pas la conviction de bien des sportsmen ; Lord Georges Bentinck, notamment, décide de se consacrer, à partir de ce moment, à la tâche de découvrir et de prouver la véritable identité du cheval présenté sous le nom de Running Rein.

De son côté, Goodman, qui triomphe, vend son représentant à M. A. Wood, un gros marchand de grains d'Epsom, auquel il devait, pour fournitures, une assez forte somme. Le prix comprenait la remise de la dette et 5.000 francs d'argent liquide. Mais il est convenu que Running Rein reste sous la direction de Goodman, entre les mains de l'entraîneur de ce dernier, un nommé Smith.

C'est alors que commence la préparation en vue du Derby. Elle se poursuit normalement pendant le printemps de 1844, si bien qu'aux approches du grand jour, Running Rein semble avoir toutes chances de battre le favori The Ugly Buck, récent vainqueur des Deux Mille Guinées; le second favori, Ratan, héros du Criterium Stakes à 2 ans; et la coalition des représentants du colonel Peel, parmi lesquels Ionian était légèrement préféré à son camarade Orlando. Le lot des chevaux appuyés comprend encore Leander, à 14 contre 1. Quant à Running Rein, son entourage escompte son succès avec une telle conviction que sa cote descend jusqu'à 10 contre 1.

Quelques jours avant la course, la qualification de ce fameux cheval est remise en question par une réclamation prétendant qu'il n'a pas l'identité qu'on lui attribue et qu'il est âgé de plus de trois ans. Et, par une curieuse coïncidence, une réclamation du même genre affirme que Leander, le concurrent à 14 contre un, est âgé de quatre ans.

Après une rapide enquête, les commissaires décident qu'il convient de laisser courir les deux chevaux, mais qu'en cas de victoire de l'un ou de l'autre, l'allocation et les paris seront réservés jusqu'à ce que les justifications complètes aient été nettement établies.

Les circonstances de la course vont encore augmenter l'intérêt de ces différents incidents, qui, si les deux chevaux en question avaient fini au dernier rang, seraient à l'heure actuelle oubliés depuis longtemps.

Dès le départ, Leander s'élance en tête devant ses vingt-huit concurrents ; assurant un train soutenu, il va résolument tandis qu'Orlando reste en expectative au cinquième rang, suivi de Ratan et de Running Rein. Mais bientôt, ce dernier améliore sa position; il vient se placer derrière le leader et, un peu avant l'entrée dans l'énorme ligne droite, il le talonne de si près qu'il lui porte à une jambe de derrière une redoutable atteinte au-dessus du boulet. Leander rétrograde aussitôt et se trouve bientôt obligé de s'arrêter. Pendant ce temps, Running Rein reste seul en tête, continue sans faiblir jusqu'au poteau qu'il passe premier à trois quarts de longueur devant Orlando; celui-ci est suivi à deux longueurs par son camarade d'écurie Ionian, qui précéde de peu Bay Momus. The Ugly Buck, Akbar, et Ratan viennent ensuite.

Le colonel Peel, propriétaire d'Orlando, réclame immédiatement le paiement de l'allocation et porte l'affaire devant la Cour de l'Echiquier.

La date du Derby est du 22 mai ; l'ouverture des débats se fait le 1er juillet. Nous voyons qu'en Angleterre ce n'est pas seulement sur les champs de courses qu'on va vite.

Le dossier présenté par l'avocat du colonel Peel, était tout à fait concluant ; il avait été formé avec patience et habileté par les sportsmen qui, depuis la première apparition du poulain à Newmarket, étaient restés convaincus, malgré le témoignage du lad, qu'ils se trouvaient en présence d'une substitution. Il établissait que le cheval qui avait gagné le Derby de 1844 était né en 1840 par Gladiator et une fille de Capsicum. Acheté par M. Goodman à Doncaster en 1841, il avait été envoyé à Northampton, puis dans les environs, au paddock de M. Worley à Siwell. Il était resté là jusqu'au 21 septembre 1842, date à laquelle il avait été expédié à Londres où s'était faite la substitution à Running Rein. Chacune de ces étapes était appuyée par des témoignages probants.

(*La fin au prochain numéro*).

René Riondet.

Le Meeting de Nice

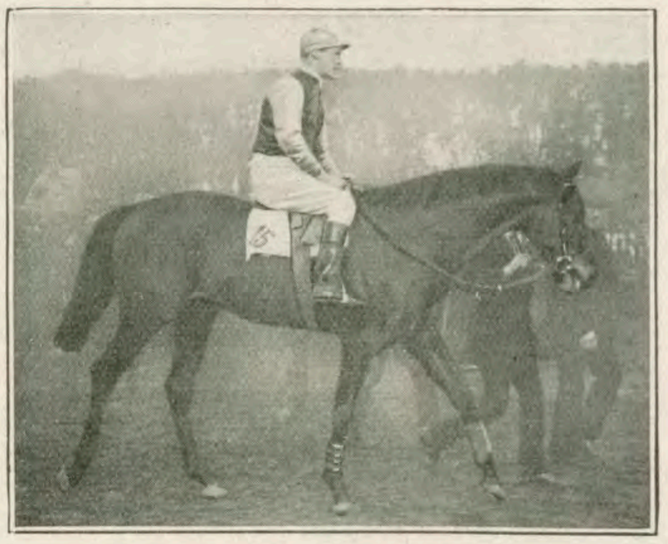
Le Grand Prix de la Ville de Nice.

De notre envoyé spécial.

Le second dimanche du Meeting Niçois a été meilleur encore que le premier; je ne parle pas seulement du succès mondain que lui a valu un temps admirable, mais de la parfaite réussite du Grand Prix de la Ville de Nice, un des plus émouvants que nous ayons vus depuis longtemps. Le prix de Monte-Carlo avait vingt partants, le Grand Prix en a réussi dix-huit ; ce n'est pas un record, mais c'est du moins le nombre le plus fort qui ait été atteint dans cette course, depuis qu'elle a cessé d'être un handicap et est devenue une course à poids pour âge. Nous en avions eu douze l'an dernier et neuf les deux années précédentes; dans la période antérieure à 1910, date de la transformation, le record du nombre des partants était détenu par le Grand Prix de 1904 qui en avait réuni 25. La course s'est terminée par une arrivée des plus émouvantes. Ultimatum, en tête à la haie finale, mais, serré de près par deux redoutables assaillants, Galafron et Tripot II, s'est défendu avec une remarquable énergie ; Tripot II très menaçant un moment a cessé de l'être dans les 100 derniers mètres, mais la lutte s'est poursuivie acharnée entre les deux autres : il a paru à d'assez nombreux spectateurs qu'Ultimatum gardait, au poteau un léger avantage mais si léger, si insignifiant que le juge n'a pas sans doute osé s'y fier et il a je crois fort bien fait. En tout cas, Ultimatum a été le meilleur durant toute la lutte, et si son adversaire est arrivé sur la même ligne que lui, c'est dans la dernière foulée. C'est la troisième fois que les deux adversaires se rencontraient à Nice.

Galafron avait eu raison d'Ultimatum dans les deux premières rencontres, mais par une encolure bien juste ces deux fois, et Tripot II, le jeudi précédent, les avait battus tous les deux à poids égal. Le Grand Prix a modifié quelque peu le classement antérieur, mais il s'agit entre Galafron et Ultimatum d'une simple encolure et pour Tripot II de deux longueurs à peine. Entre des concurrents si proches les uns des autres, le plus léger incident peut changer le résultat.

La course de dimanche était de 1.000 mètres plus longue; si dans ces conditions on peut s'étonner de



MEMNON, VAINQUEUR A NICE.

quelque chose, c'est de la régularité de ces trois concurrents. Ce dead-heat est le troisième que nous ayons eu à enregistrer. Dans cette même course, le prix avait été partagé, en 1890, entre M. Camille Blanc et M. Abeille, propriétaires d'Arlay et de Nut, et tout récemment en 1909, année du deat-heat de Chanoine et de Wild Aster par Mme Ricotti et Percy Woodland. Un fait assez curieux à constater, c'est que le Grand Prix de Nice, depuis qu'il est devenu une course à poids pour âge, n'a jamais échappé à l'une des deux écuries qui l'ont partagé cette année: M. A. Veil-Picard l'a gagné en 1910 avec Blagueur II et en 1911 avec Cheshire Cat. L'an dernier, M. James Hennessy avait triomphé avec Ray Grass.

Stuart.

Poignée de nouvelles.

— Pendant 1912, 114 yearlings ont passé en vente, en Autriche-Hongrie, au cours des différentes vacations. 31 ont dépassé le prix de 10.000 couronnes. Le plus gros chiffre de l'année, Jaroslaw (40.000 couronnes), se rattache à l'élevage français, étant par Gouvernant et Javorende.

— Encore une affaire de chevaux truqués, à Aurillac cette fois. MM. Gerbaut et Rouquet sont inculpés d'avoir, à la place de chevaux de demi-sang, fait courir les pur-sang Val-d'Enfer et Etats-Unis, achetés à Paris. La Société des demi-sang se portera partie civile au procès.

CYCLISME

L'affaire de Bruxelles

Le cas de Petit-Breton.

Nos lecteurs connaissent les sanctions qui ont été prises contre certains coureurs des Six Jours de Bruxelles à la suite d'incidents qu'il est inutile de rappeler, puisque le champion dont nous voulons parler aujourd'hui n'a été mêlé à aucune combinaison, qu'il fut une simple victime et qu'il est puni comme ceux qui furent coupables. Il s'agit de Lucien Petit-Breton, l'un de nos plus sympathiques et de nos plus consciencieux représentants. Sa longue carrière probe et honnête suffirait à prouver tout d'abord qu'il n'a pas attendu les Six Jours de Bruxelles pour commettre une irrégularité en course. Mais les faits abondent en sa faveur et, d'ailleurs, n'a-t-il pas été condamné par la L. V. B. sans avoir été entendu?

Petit-Breton est navré, car il craint que ce châtiment ne lui nuise dans l'esprit de ceux qui lui ont toujours accordé leur sympathie. Il tient à rester vis-à-vis d'eux, le coureur correct qu'il fut toujours. C'est pourquoi lui qui n'a jamais encouru jusqu'ici qu'une amende de 10 francs en dix ans, se désespère d'être frappé aussi durement, alors qu'il ignorait tout des combinaisons qui purent être faites et qui lui étaient soigneusement cachées.

N'a-t-il pas refusé l'offre d'un concurrent qui lui proposait de le faire gagner en lui répondant qu'il ferait tout pour triompher, mais sans combinaison! Certain organisateur ne lui a-t'il pas déclaré nettement : « Vous avez nui à la course par vos démarrages continuels. Vous avez été cause de l'abandon de nombreux concurrents par votre train. Nous nous en souviendrons! » Et celui qui, lorsqu'un lâchage se produisait, menaçant d'amener des perturbations, allait simplement éteindre l'électricité pour faire arrêter la course. Et...

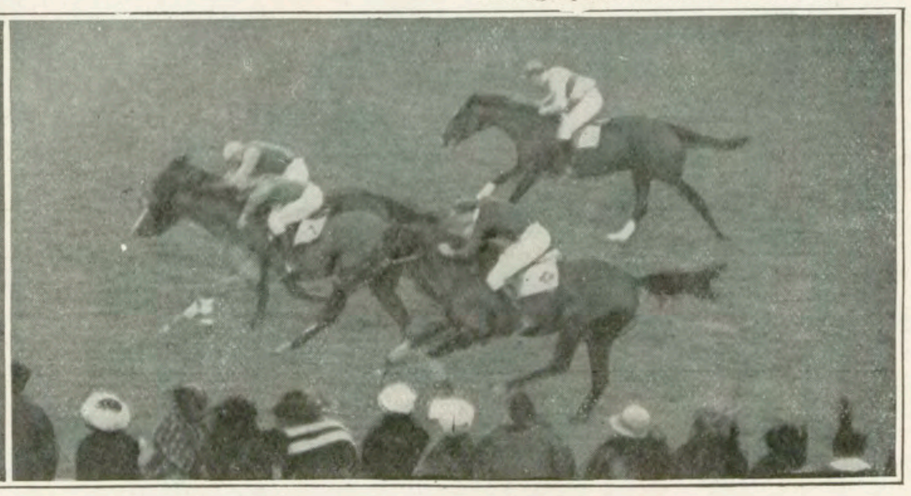
Mais, arrêtons-nous, nous en aurions trop à dire. Si on a puni Petit-Breton à tort sans l'entendre, du moins pourrons-nous apporter de la lumière sur les faits scandaleux qui se produisirent et ne furent frappés d'aucune sanction. Et nous, nous n'éteindrons pas l'électricité.

J. M.

LES COURSES DE NICE

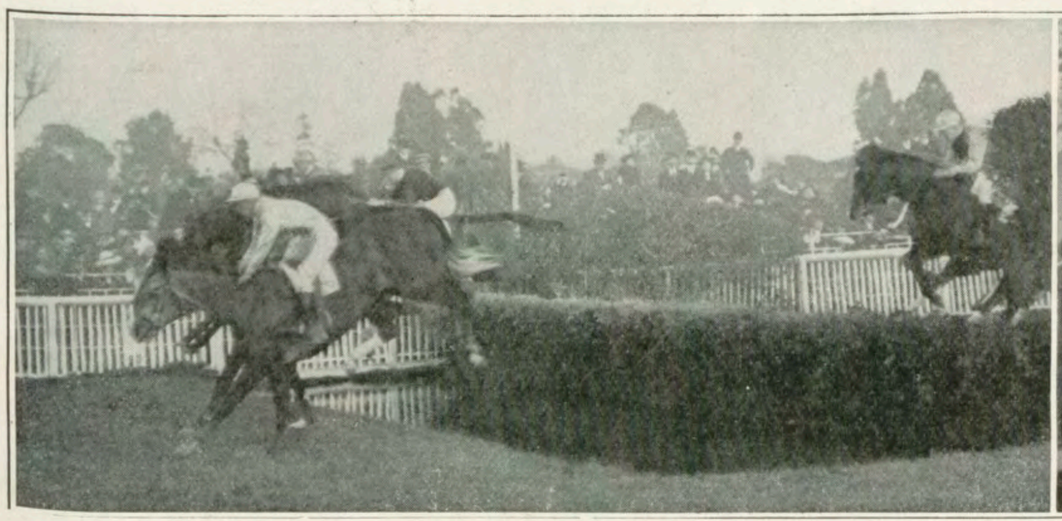
Photographies de notre envoyé spécial.

L'ARRIVEE DU PRIX DU PRINCE DE MONACO (Steeple, 3.400 m., 10.000 fr.) — 7 Janvier. Va Tout gagna très facilement, passant en vitesse dans la ligne droite et s'assurant 3 longueurs d'avance sur Rosely qui précédait de très peu Loup, distancé pour être sorti de la piste.



L'ARRIVÉE DU PRIX BÉTHUNE (Haies, 3.000 m., 10.000 fr.). Memnon, favori, s'attribuait l'avantage entre les deux derniers obstacles, mais ne gardait qu'une courte tête sur Le Roumi.

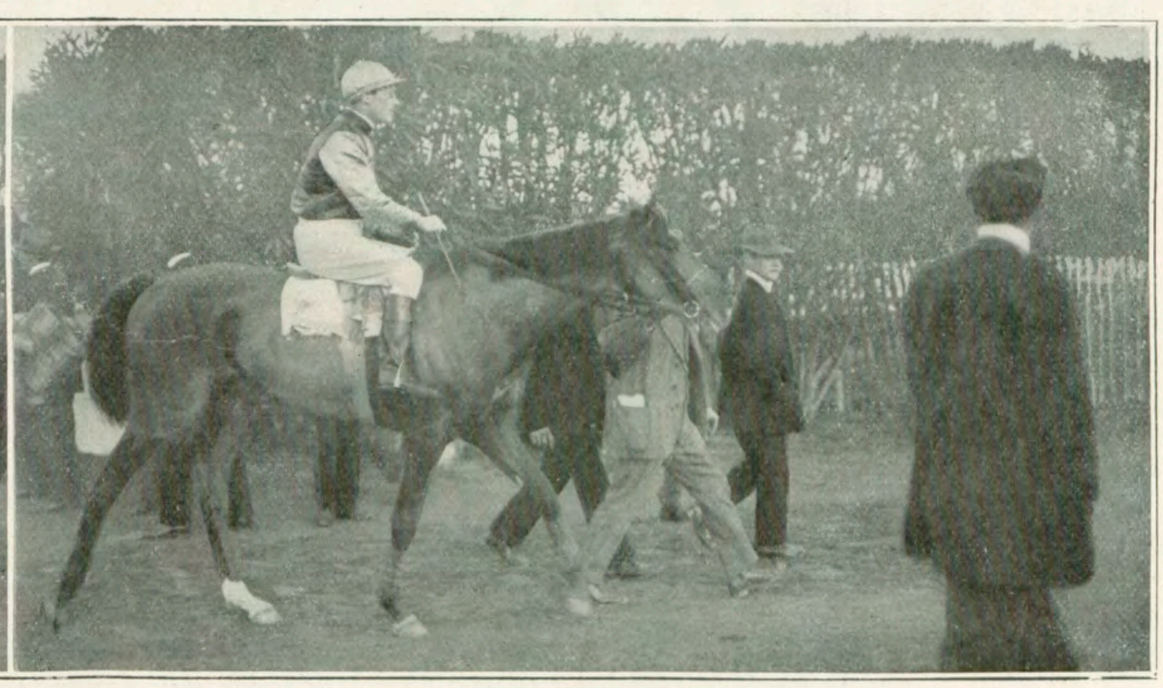
LE GRAND PRIX DE LA VILLE DE NICE (Steeple 4 400 m., 100.000 fr.) — Nice, 12 Janvier. — 2e saut de la rivière.
Tripot II, Nickel et Sansovino prenaient la tête dès le départ ; puis Nickel et Ik Eerst passaient. Au premier passage devant les tribunes, celui-ci précédait Marteau II et Skaliger. En face, Marteau II menait. Un peu plus loin, Ultimatum commençait à améliorer sa situation et arrivait bientôt derrière Marteau II.



LE GRAND PRIX DE NICE. — 1er saut de la rivière.
En face, au dernier tour, Marteau II menait toujours, avec Ultimatum qui le dépassait entre les deux derniers obstacles.

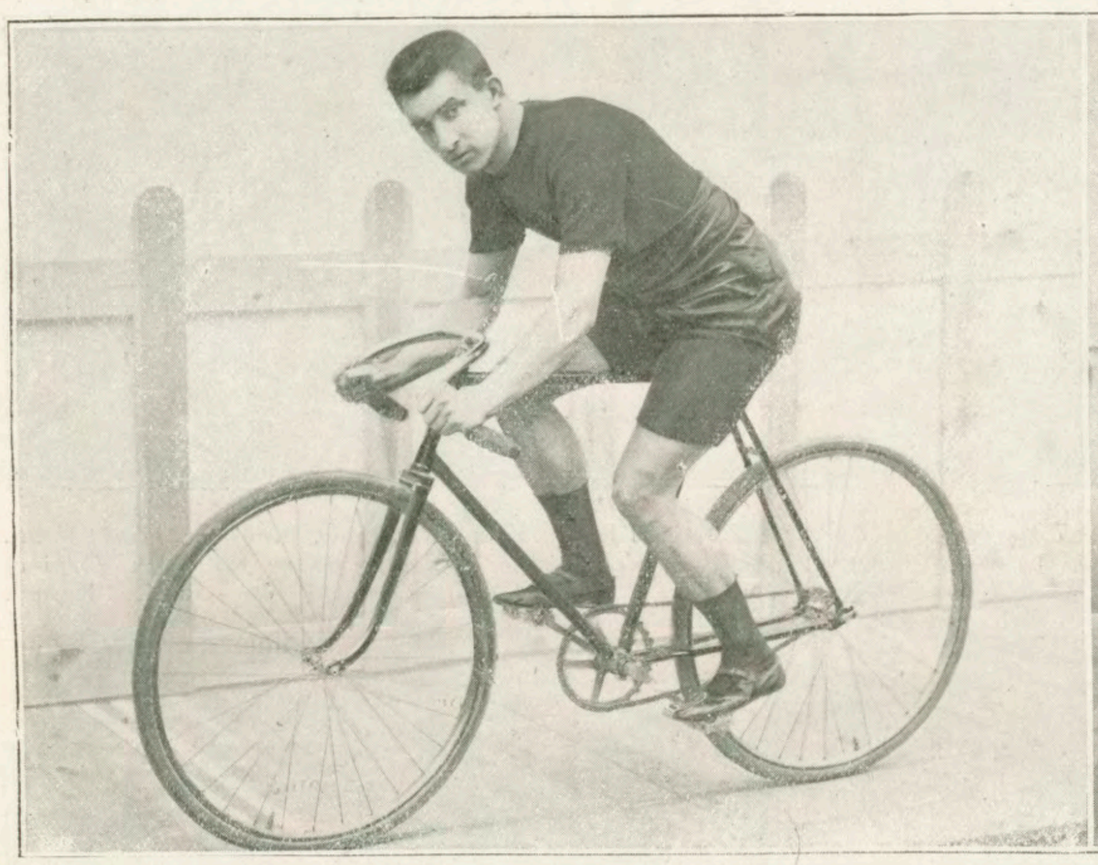
LE GRAND PRIX DE NICE. — L'arrivée.
Une lutte superbe s'engageait sur le plat. Ultimatum se défendait courageusement contre l'attaque de Galafron qui, dans la dernière foulée, faisait dead-heat.

GALAFRON
Galafron, par Champaubert et Chaperon-Rouge, à M. James Hennessy, merveilleusement monté par Alec Carter, 1er du Grand-Prix de Nice.



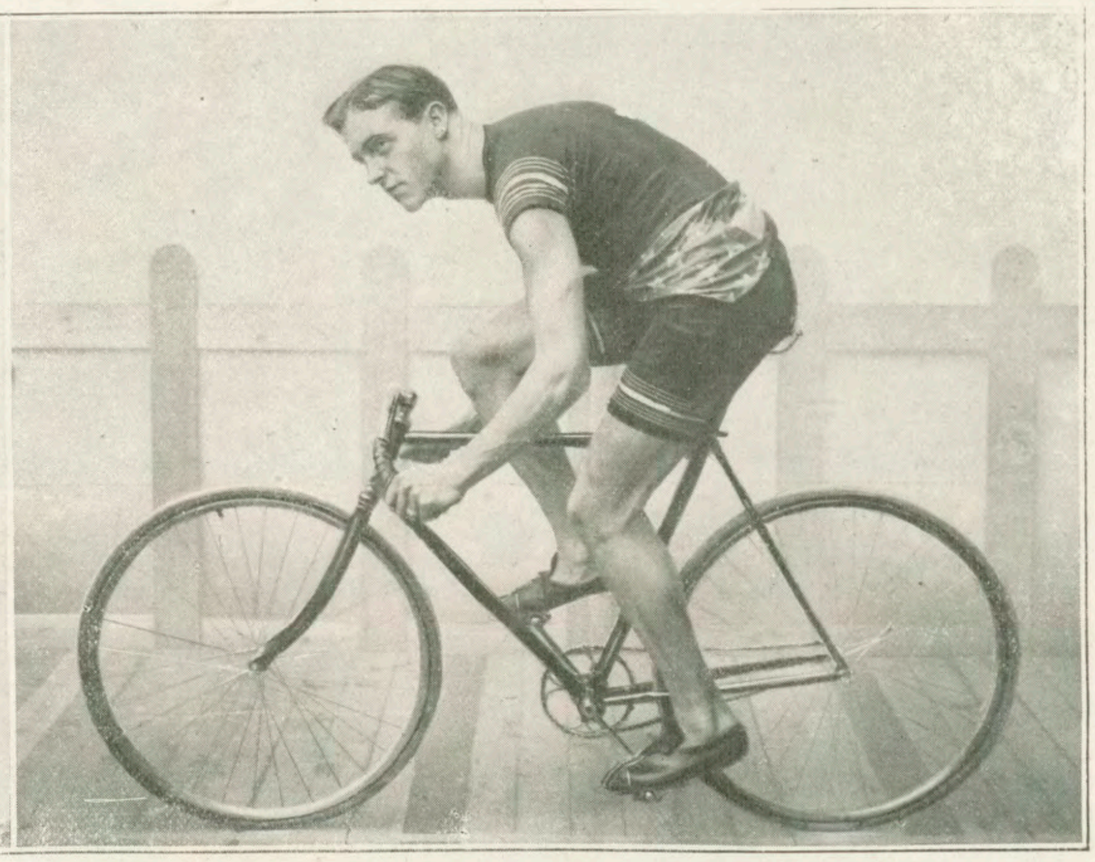
ULTIMATUM
Ultimatum, par Maximum et Ignita, à M. A. Veil-Picard, monté par Parfrement, fournit une course splendide dans le Grand-Prix de Nice où il se classa également 1er.

LES PREMIÈRES ARMES DE BOURRILLON



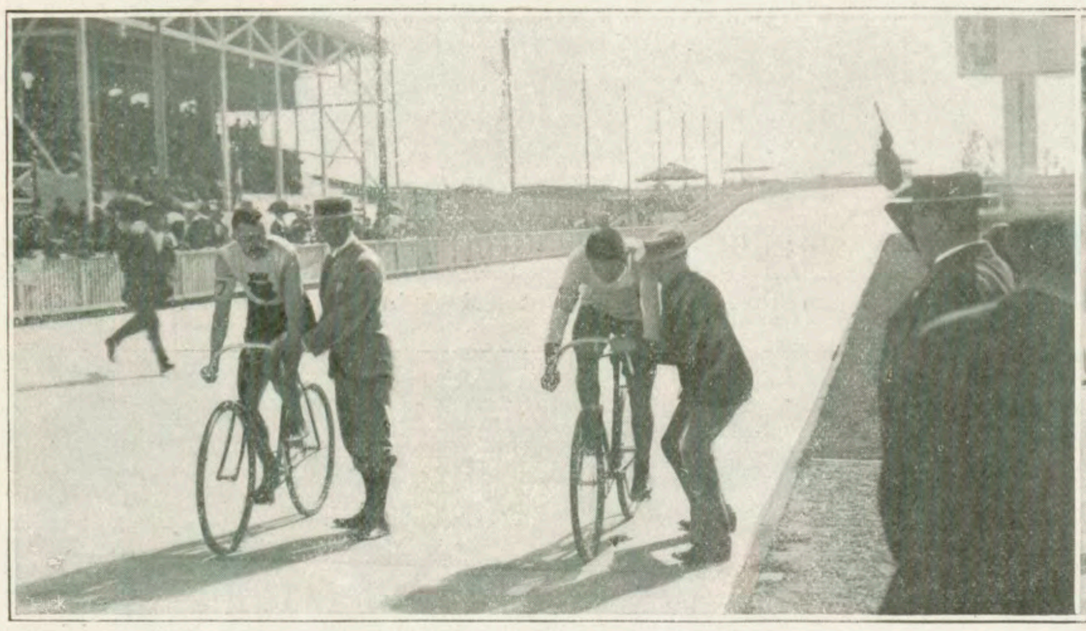
LAMBRECHTS

Lambrechts, l'ancien crack lyonnais, fut second derrière Bourrillon, le 28 octobre 1894, mais le Marmandais avait été déclassé.



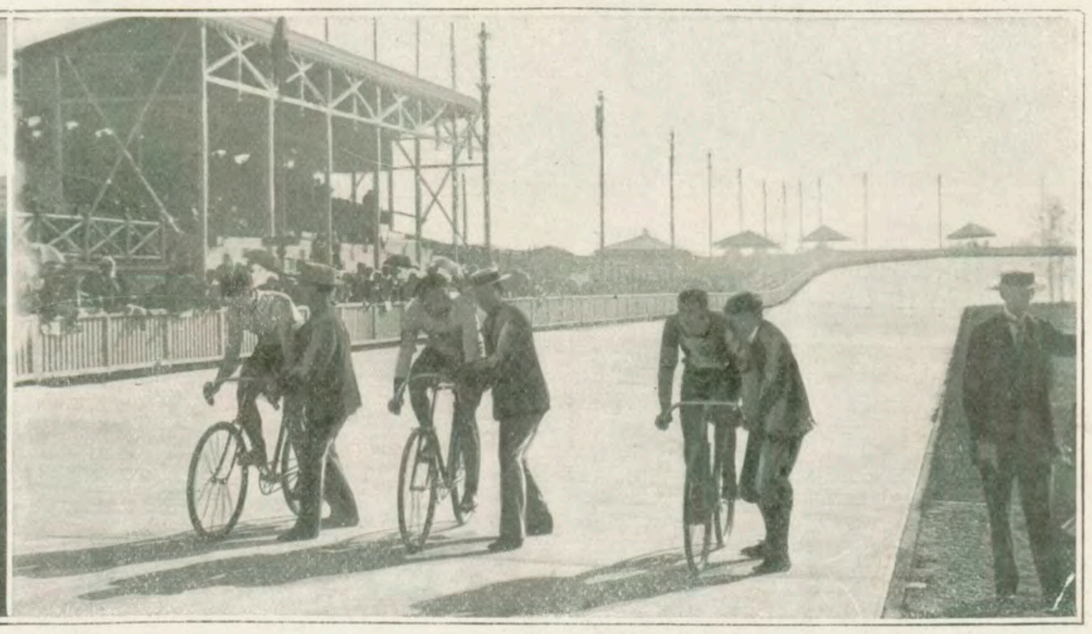
BANKER

Ce fut l'Américain Banker, champion du monde en 1898, qui découvrit Bourrillon, alors qu'il était allé courir à Bordeaux, en 1895, le 26 mai.



BOURRILLON CONTRE HEIMANN

Dans le Grand Prix du 14 juillet 1896, au Vélodrome de la Seine, Bourrillon gagna sa série sur Wheeler et Domain et sa demi-finale sur l'Allemand Heimann.



LA FINALE DU PRIX DU 14 JUILLET 1896

La finale de ce Grand Prix réunissait (de gauche à droite), Chinn, Bourrillon et Jacquelin. Celui-ci gagna, mais fut pénalisé, pour avoir gêné Bourrillon.

UNE DEMI-FINALE DU GRAND PRIX DE PARIS DE 1896

Dans le Grand Prix de Paris de 1896, disputé au vélodrome de Vincennes, Bourrillon battit de loin Dary et Maurice Farman, dans sa série, mais fut vaincu d'une demi-longueur dans la demi-finale par Jaap Eden, à cause d'une embardée qui lui fit perdre la course.

De la piste à la scène [1]

PAR **PAUL BOURRILLON**, ancien champion du monde cycliste

Le 19 mai, j'essuyais un sérieux échec dans cette bonne ville de Pézénas où je succombais par suite d'une chute dans le dernier virage, derrière Lautrec et Bouhours qui excellait alors autant en vitesse qu'en demi-fond. Je dois reconnaître qu'il marchait à merveille comme sprinter. Mais, ce jour-là, la course à pied avait été de la partie et je terminais troisième, avec ma machine sur l'épaule, ayant eu la chance de me dégager le premier de cette salade humaine. Bouhours m'infligeait d'ailleurs une nouvelle défaite, le 23, à Béziers. Mais la piste était déplorable et, sans vouloir chercher d'excuse, puisqu'elle était aussi mauvaise pour lui que pour moi, je puis dire qu'elle m'empêcha de me servir de mes moyens dans la crainte d'une chute.

Trois jours après, je participais à la réunion d'inauguration du magnifique vélodrome de Mondésir à Bordeaux. Là, au moins, nous avions une piste idéale pour l'époque. Et je n'y fus pas plus heureux, puisque, après avoir remporté la régionale, dans les juniors, Reboul me battait dans la finale, et, dans l'internationale, j'étais vaincu par le fameux américain Banker dans ma série. J'avais en effet eu la malchance d'être opposé dès le début à ce merveilleux coureur. Mais je pouvais à la rigueur appeler de ma défaite: la distance était le quart de mille, soit 400 mètres, dès le départ je m'étais élancé, sans me préoccuper de rien, prenant plusieurs longueurs d'avance, mais j'avais une mauvaise bicyclette, point accoutumée à des vélodromes spéciaux, et en poussant trop fort, je l'avais déréglée. Je n'étais pas classé, ce qui n'empêcha pas Banker de me dire:

— Pourquoi vous pas venir Paris ? Vous avancez et vous pouvez faire votre route avec les autres!

Ce compliment franco-américain me fit plus de plaisir que si j'avais battu le champion et décida de ma carrière future.

Dans la course de tandems, je voulais partir malgré tout, mais je n'avais pas d'équipier. Comment faire ? J'avise un camarade, nommé Fortin, et je lui propose de monter avec moi :

— Mais je n'y connais rien, me répond-il, je ne te serai d'aucune aide !

— Ne t'inquiète pas ! Tu n'as qu'à te mettre en selle et pousser ! Je finis par le décider. Nous courons et nous avons l'honneur de triompher, battant les frères Loste et l'équipe fameuse des Américains Banker et Wheeler. J'avoue que je n'espérais pas tant ! Cette victoire dut faire impression sur nos rivaux étrangers, car à son retour à Paris, Banker déclara en parlant de moi:

— Il y a un homme là-bas, qui nous battra tous!

Et en effet, avant la fin de cette même année, je devais triompher de Banker ! Malgré ma confiance, si on me l'avait prédit à cette époque, je ne l'aurais pas cru.

Quelques jours après pour l'inauguration du vélodrome du Bazacle à Toulouse, je rencontrais Fossier, qui venait de battre les Italiens à Paris. C'était pour un prix de 1.000 francs et je gagnais brillamment, presque facilement, battant le crack parisien qui venait de s'imposer d'une façon si décisive. Durant deux mois, je ne connus plus la défaite, pas plus à Agen qu'à Marmande, à Castres qu'à Gaillac ou qu'à Périgueux. Je gagnais un important handicap à Bordeaux-Mondésir, le 21 juillet, puis je triomphais à Luchon, le 30 juillet, où M. Gailhard, directeur de l'Opéra m'offrait un superbe prix d'honneur, ne se doutant pas qu'il s'adressait à un futur ténor. Le 4 août, je remportais toutes les courses de la journée à Mondésir. Etant le premier de la région du-Sud-Ouest, je voulus voir alors si je serais le premier à Paris. Je partis, mais hélas! je fus longtemps l'éternel second!

CHAPITRE VI

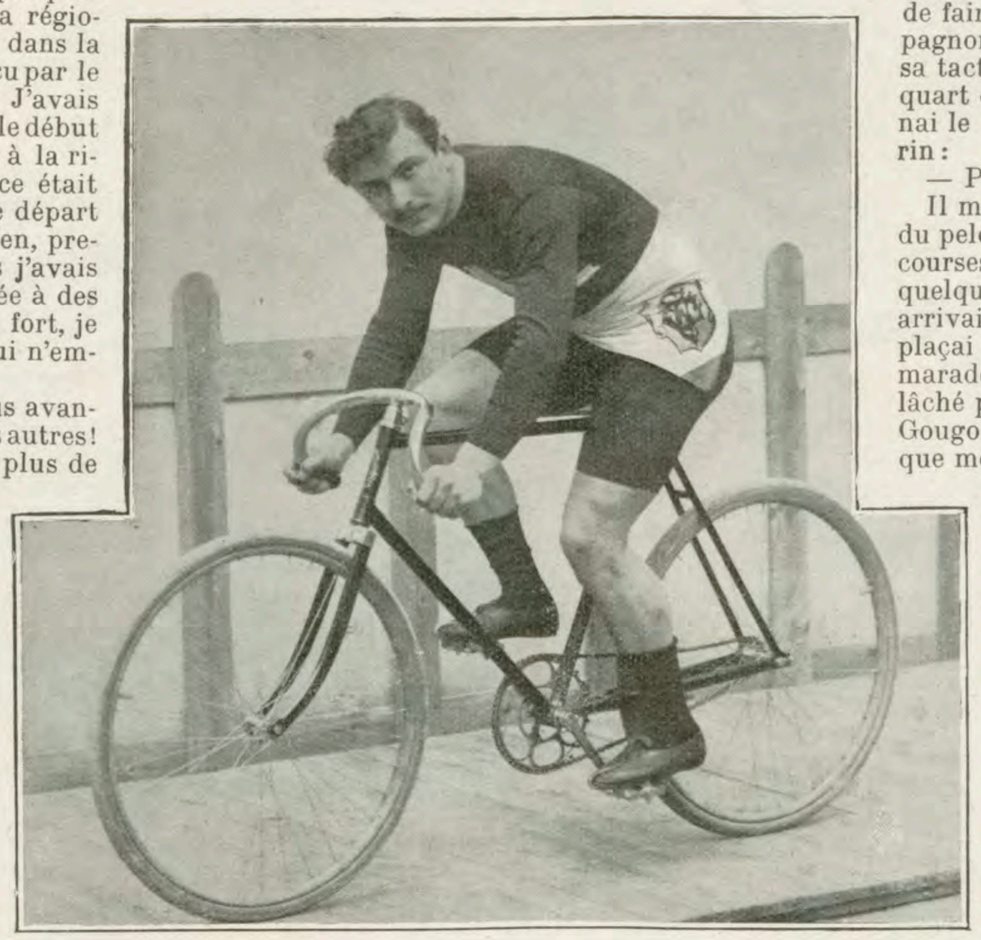
TOUJOURS PLACÉ, JAMAIS VAINQUEUR.

Depuis longtemps déjà, les sportsmen marmandais m'engageaient à aller tenter fortune à Paris. Mais je pensais qu'ils s'illusionnaient peut-être su mes capacités. Je croyais modestement qu'ils regardaient l'enfant du pays avec des yeux pour ainsi dire paternels et qu'ils considéraient comme un champion un bon coureur régional, sans plus.

C'est pourquoi, je n'osais pas suivre leurs conseils et je m'obstinais à continuer à écumer dans la région. Mais les paroles de Banker avaient complètement modifié mon opinion et m'avaient décidé. J'irais à Paris.

Oui, mais je n'étais pas souverain maître. Il fallait obtenir le consentement de mes parents et, dame ! voir partir dans la capitale, si loin, si loin, un garçon de dix-huit ans, le laisser livré à soi-même, aux tentations, aux mauvaises fréquentations, il y avait là de quoi rebuter l'esprit timoré de bons bourgeois de province. Aussi, ne fut-ce pas sans peine que je parvins à les fléchir et encore avec la promesse formelle que ce ne serait point pour longtemps et que je reviendrais au bout de quelques jours. Pour pouvoir partir, je promis tout, mais avec la volonté absolue de ne revenir dans ma ville natale que glorieux et riche. C'était à moi de me débrouiller

J'arrivai à Paris le 10 août, avec ma petite valise,



MORIN

Morin, l'un de nos plus remarquables sprinters d'antan, fut d'abord l'heureux vainqueur de Bourrillon, qui prit sa revanche par la suite.

mon béret basque, qui ne me quitta pas pendant si longtemps, mon livret de caisse d'épargne et beaucoup d'illusions. Très craintif et méfiant, je me rendis à pied à un hôtel qui m'avait été indiqué par des amis de Marmande. Et je n'osais prendre ni les tramways, ni les omnibus dans la crainte de me perdre ou de me tromper.

Le surlendemain, j'allais sur les pavés de bois du vélodrome de la Seine prendre contact avec ces palais qu'étaient, pour un coureur provincial, les pistes parisiennes. Je ne fus pas mécontent de mon premier essai, j'accomplis toutes les formalités de location de cabine, et le 14 août, première séance sérieuse, je couvrais les 100 mètres, départ arrêté en 10 s. 2/5, record du monde. Ce résultat produisit une certaine impression sur mes camarades et sur le public qui venait assister au travail des coureurs. J'étais encore mal fait aux pistes trop parfaites et je semblais gauche et maladroit, mais il faut croire que mon allure en machine plaisait, car de tous côtés m'arrivaient des encouragements. Je ne regrettais plus mon dérangement.

M. Wolber, lui-même, le directeur de la maison dont je montais les pneumatiques, qui était venu me regarder, s'en était allé, s'exclamant :

— J'ai là un petit bonhomme qui gagnera le championnat de France! C'était flatteur, mais inexact et j'en fus le premier navré!

Ce fameux championnat se disputait le 15 août à la Seine, sur 2 kilomètres. La piste de Levallois, qui devait être refaite en ciment pour la saison suivante, était en pavés de bois inégaux et ses virages étaient peu relevés. Il fallait bien la connaître pour y évoluer en toute assurance.

Les favoris étaient Morin, dont les dernières courses s'étaient traduites par des succès très éloquents, Jacquelin, qui était revenu d'Italie le matin même, Antony, Gougoltz et moi dont les victoires régionales avaient impressionné certains qui voyaient en moi l'outsider dangereux.

Hélas! dans ma série, j'étais opposé d'emblée à Morin! C'était la première fois que je le rencontrais. Je finis second derrière lui, me qualifiant ainsi pour les demi-finales. Dary avait essayé de me faire déclasser sous le prétexte que je l'avais gêné, mais il en fut pour sa mauvaise humeur et sa pièce de cinq francs.

Dans la demi-finale, je tombais sur Gougoltz que je connaissais déjà. Les deux premiers étaient encore qualifiés et je prenais la seconde place. La finale mettait aux prises Gougoltz, Antony, Morin et moi, qui courions tous deux pour la maison Peugeot. Et, bien entendu, comme l'on fait toujours dans pareil cas, j'avais reçu la recommandation de faire le jeu et de faciliter la tâche de mon compagnon d'écurie. Aussi, lorsque Gougoltz, suivant sa tactique habituelle, emballa énergiquement au quart de mille, je pris sa roue aussitôt et ramenai le peloton, en disant à mon camarade Morin :

— Passe! passe! ne t'occupe pas de moi!

Il me remplaça ainsi et je fus relégué en queue du peloton. Mais Morin n'aimait pas beaucoup les courses qui exigent un effort prolongé. Au bout de quelque temps, il donna des signes de faiblesse. On arrivait alors à l'entrée de la ligne droite. Là, je plaçai mon démarrage, je remontai tous mes camarades, Antony d'abord, puis Morin qui avait lâché prise, mais je n'avais pas le temps de régler Gougoltz qui me battait de deux longueurs, tandis que mes suivants étaient assez loin.

L'effort que j'avais fourni, quoique n'ayant pas fait de moi un vainqueur, parce que j'avais cru bon d'avantager Morin, dont on m'avait dit : « Il faut qu'il gagne, c'est le meilleur ! » me mit cependant en vedette et je fus aussitôt sacré futur champion. Il fallait que je ne fasse pas revenir le public sur son opinion. Je m'y employai, mais pendant longtemps je dus me contenter des places d'honneur sans pouvoir décrocher la timbale. Il suffisait qu'il s'agisse de grandes épreuves pour qu'aussitôt, je me sentisse comme paralysé. Certains étaient même convaincus que je n'essayais pas de passer dans la ligne d'arrivée. J'étais le coureur toujours classé, jamais vainqueur.

Mais, dès que j'allais en province, comme si je me retrouvais dans mon élément, je glanais autant de succès que je voulais. C'est ainsi que les 18 et 19 août, je gagnais toutes les courses à Vichy devant Lambrechts, Muringer et autres. A Lille, dans la même journée je remportais trois épreuves battant Jacquelin, Huet, Fischer, Verheyen, Piette, Courbe, etc... De même à Bagnoles-de-l'Orne.

Je concevais donc les plus grands espoirs pour le Grand Prix de l'U. V. F. qui se courait à la Seine, le 8 septembre, pour un prix de 1.000 francs. Outre tous ces cracks, j'allais y rencontrer l'Anglais Edwards et y retrouver ma déjà vieille connaissance, l'Américain Banker, alors au mieux de sa forme.

Les deux premiers se qualifiaient. Aussi, dans ma série me contentais-je de prendre la roue de Mercier et de ne pas essayer de le remonter sur le poteau Dans ma demi-finale, je finissais derrière Banker. Et la finale réunissait Banker, Morin, Mercier et moi. Jacquelin, tombé, n'avait pu arriver jusque-là, quant à Gougoltz, il avait lâché pied dans sa demi-finale.

J'étais très confiant dans mon démarrage et dans le long effort que je pouvais fournir. Cette assurance causa ma perte. Au lieu d'attendre les événements, pour choisir la tactique qui conviendrait le mieux, je repris mes vieilles habitudes de province où l'on virait autour d'un tonneau renversé. Je fonçai tête baissée, sans m'occuper des autres, mais emmenant dans ma roue ce foudroyant Banker. Il profitait de mon effort et, dans la ligne droite, parvenait à me remonter, traînant derrière lui Morin, hypnotisé sur sa roue arrière. Je ne pouvais pas maintenir mon sprint jusqu'au bout, étant fourbu, et je devais me contenter de la troisième place, devant Mercier, qui avait assisté à cette lutte en spectateur.

J'étais navré! Ne décrocherais-je donc jamais une grande épreuve et devrais-je me contenter de jouer les premiers rôles dans les petites villes de province?

(1) Voir les numéros 746 et 747.

La course du dimanche suivant, où les mêmes hommes se rencontraient, pouvait me le faire supposer : dans la finale se trouvaient réunis Morin, Banker, Gougoltz et moi, qui avais battu Jacquelin dans ma série. Là encore, j'étais troisième, et Morin triomphait de l'Américain Banker pour la première fois.

Je traversais une mauvaise période d'ailleurs, puisque le 22, à Agen, je me faisais battre, contrairement à toute attente, par Henri Loste, contre lequel d'ailleurs je déposais une réclamation absolument justifiée qui fut repoussée, comme il arrive si souvent lorsqu'on a le bon droit pour soi. Le dimanche suivant, nouvel échec. Il est vrai qu'il était essuyé sur une piste comme j'en ai heureusement rarement vue. C'était à Mulhouse où Tony Reboul triomphait de Morin et de moi.

Malgré cette malheureuse passe, mes amis me restaient fidèles... et j'étais pour beaucoup, grand favori dans le Grand Prix de Paris qui se disputa, pour la seconde fois, annuellement, à la Piste Municipale. le 6 octobre. Dans ma série, Jacquelin me battait, mais j'étais qualifié. Le jeudi, je remportais facilement la course de tandems avec Tony Reboul, et le 13, battant le record du monde de 400 mètres, je triomphais dans ma demi-finale devant Huet et Gougoltz. La finale réunissait une fois de plus Morin, Banker et moi, plus Courbe dont le rôle fut d'ailleurs plutôt effacé. Les sprints de l'entraînement m'avaient rallié beaucoup de partisans. Ils avaient tort : Morin prit Banker de vitesse dans la ligne finale et le dépassa, tandis que, fournissant un terrible effort, je revenais très bien, malheureusement trop tard pour battre le Breton.

J'étais second à une demi-roue derrière Morin et à une longueur devant Banker.

La saison touchait à sa fin. La nostalgie du pays me prenait. J'avais envie de rentrer dans mes foyers, mais les grosses allocations du Grand Prix de Madagascar qui devait se courir le 27 octobre au Vélodrome d'Hiver me tentèrent et je décidai de prolonger mon séjour jusqu'à cette date.

Là se place la plus fantastique aventure de ma vie de coureur. Je pourrais l'intituler : « Le sprinter inconscient ». La veille de l'épreuve, à l'entraînement, j'avais fait une chute terrible : j'avais été relevé le visage tuméfié et couvert de sang, les jambes arrachées et les cuisses en marmelade. J'étais évanoui, je battais la campagne et j'avais été ramené à mon domicile, 77, avenue de la Grande Armée, dans la maison meublée que j'habitais avec plusieurs de mes camarades, tels Morin, Thibaudin, Tricot, etc. Les docteurs étaient venus aussitôt me panser, une garde-malade me veillait. J'avais un si violent délire qu'on avait été obligé de me ficeler sur mon lit. Je passais une nuit atroce, criant, hurlant, gémissant. Pendant ce temps, les directeurs du Vélodrome refaisaient leur programme, changeant les séries et repatinant à leur grand désespoir leur réunion. Mon nom constituait déjà un élément de succès assez important. Il est vrai que Jacquelin, Banker, Pontecchi et tant d'autres suffisaient à attirer la foule.

Le lendemain, vers une heure de l'après-midi, je sortais de ma torpeur.

— Qu'y a-t-il, demandais-je ?

— Rien ! Tu es tombé, tu ne courras pas aujourd'hui ?

— Je n'ai rien de cassé au moins ?

— Non, ce ne sont que des écorchures, dans quelques jours, il n'y paraîtra plus.

Puis avec cette obstination des malades, je prétendis vouloir aller à la réunion des Arts Libéraux pour voir courir mes camarades. On ne voulait pas. Mais j'insistai tant et tant, je fus même si violent qu'on décida de m'y mener. Là, les directeurs me placent dans une loge. Ceux qui me reconnaissent m'applaudissent et j'assiste, la mort dans l'âme aux premières épreuves.

Soudain, une crampe terrible me prend dans la jambe. Aussitôt je me mets à hurler de douleur. Avec maintes précautions, mes amis m'emmènent au quartier des coureurs pour me faire masser. En voulant accomplir son travail, le masseur me retire un pansement si brutalement qu'il enlève la peau avec. Je suis alors en proie à la fièvre, à une surexcitation intense, le délire me reprend :

— Je veux partir ! Je courrai !

On essaie de s'y opposer, mais m'en empêcher me ferait plus de mal que me laisser faire les pires folies. J'ai une bicyclette de rechange dans ma cabine, on me la donne.

Les directeurs rétablissent leur programme primitif, trop heureux de l'aubaine et me voilà en piste, ressemblant à une momie tant je suis entouré de bandages.

Je cours ma série, je gagne. J'enlève ma demi-finale haut la main et me trouve opposé dans la finale à Jacquelin et à Banker. Dans l'avant-dernière ligne droite, Jacquelin démarre avec un tel

GOUGOLTZ

Gougoltz fut longtemps le rival de Bourrillon qu'il battit même parfois.

à-propos qu'il nous est impossible de le rejoindre. L'Américain et moi nous contentons de lutter pour la seconde place. Après une lutte admirable, suivant l'avis de tous les spectateurs, nous faisions dead-heat d'après le verdict du juge, mais chacun s'accordait à reconnaître que j'avais précédé Banker.

Le poteau passé, mes camarades venaient me chercher et je tombais presque dans leurs bras. Ils me raccompagnaient en hâte chez moi. Le délire m'avait repris de plus belle et je passais une journée et une nuit en proie à la fièvre. Ce n'est que le lendemain que je me ranimais.

— Eh ! bien, tu nous en a fait des émotions, hier !

— Comment cela ?

— En allant courir dans l'état où tu es !

— Quel état ?

Je ne me souvenais plus de ma chute, j'étais absolument ignorant de ma journée de la veille et ce n'est qu'en lisant les comptes rendus de la réunion que je dus me rendre à l'évidence. J'étais convaincu que mes amis se moquaient de moi. Et ce Grand Prix de Madagascar est toujours resté inconnu pour moi. A l'heure actuelle, encore, je ne me le rappelle pas le moins du monde et tout ce que je viens de vous raconter m'a été rapporté par des amis. J'étais mort, quant au cerveau, pendant toute la course et seuls, la fièvre et l'instinct de la course, me firent accomplir, paraît-il, l'une des plus belles performances de ma carrière, ma plus belle à cette époque.

Dès que j'étais guéri, je repartais dans mon pays pour me préparer sérieusement à ma prochaine saison dans laquelle je fus plus heureux.

CHAPITRE VII

QUELQUES MOTS SUR MON ENTRAINEMENT

Pour une maison gaie, le 77 de l'avenue de la Grande Armée était une maison gaie ! Elle était même historique. C'est là que venaient habiter tous les champions cyclistes. Sa belle apparence et les soins dont les locataires étaient l'objet de la part des propriétaires, faisaient qu'elle était célèbre et que chaque coureur qui arrivait à Paris, venait y loger. C'est ainsi que, parmi ceux qui y occupèrent des chambres, je puis citer Banker, Wheeler, les frères Verheyen, Arend, Jaap Eden, Parlby, Gougoltz, Rollin, Fournier, etc. A mon époque, nous étions quatre qui étions presque toujours ensemble : Morin, Thibaudin, Tricot, le joyeux amuseur, et moi. Quelles belles parties nous fîmes ! Quel remuant quatuor nous formions ! Et comme, maintenant que je suis rangé, je plains ceux qui durent supporter nos plaisanteries, parfois drôles, souvent de mauvais goût !

Mais je dois avouer que ces distractions ne m'empêchaient pas de mener une vie régulière et méthodique, base fondamentale, selon moi, de la forme d'un homme et sans laquelle on ne peut devenir et rester un champion. Point d'excentricités, point de surmenage, un travail strict, une existence réglée, tels sont les seuls moyens pour arriver dans le sport ou dans l'art. Je ne me privais de rien, parce que je savais me contenter de peu et je crois que le secret de mes belles saisons réside dans ce point.

C'était la formule de Zimmerman, grâce à laquelle il fut le crack invincible que nous avons tous connu. Il était moins un grand coureur qu'un coureur intelligent. Et j'ai peut-être, moi aussi, suppléé à des défauts physiques par une volonté absolue de suivre très régulièrement l'emploi du temps que je m'étais fixé.

Je dejeunais tous les jours à la même heure, après quoi, je me donnais l'autorisation de faire une manille avec Morin, Jacquelin et autres confrères. Je mangeais ce qui me faisait plaisir et n'apportais pas, comme font certains, une petite balance pour doser mes divers aliments. Je m'entraînais quotidiennement à 3 heures, c'est-à-dire à l'heure où, les jours de course, je devais me mettre en piste. J'ai toujours considéré que cette obligation était excellente pour moi. Certains de mes camarades allaient au travail à 5 heures, d'autres le matin seulement et, par conséquent, quand arrivait le moment de la course, ils se sentaient dépaysés, n'étant pas habitués à fournir d'effort à pareille heure. Au contraire, j'ai toujours pensé que c'était la chose la plus normale et la plus pratique de rapprocher l'entraînement le plus possible de la course réelle.

Cette régularité, cette logique, qui présidaient à mon travail, furent, je crois, les raisons de mes succès. D'ailleurs, depuis que je suis devenu chanteur, je procède de la même façon : je dîne à 5 heures afin que ma digestion soit faite au moment où j'entrerai en scène. Si je mangeais à 7 heures, je ne serais pas incommodé le jour même, mais je payerais cet excès le lendemain. Rien ne se perd dans la nature et seul le travail régulier et suivi est récompensé de façon constante.

Le plus difficile n'est pas de trouver la forme, c'est de la garder. Et lorsqu'on a obtenu le résultat désiré, on doit plus que jamais éviter les tentations qui pourraient le faire disparaître si on y succombait. Devenir champion n'est rien, le rester est le plus dur, parce que c'est lorsque vous êtes devenu champion, que vous croyez être meilleur que tous, que les amis viennent, nombreux, vous inciter à les suivre et à abandonner votre régime. Lorsque je courais, j'étais plutôt taciturne et sauvage, et je ne me gênais pas pour remettre à leur place et renvoyer même un peu... vivement ceux qui voulaient me faire commettre des écarts.

Je m'entraînais presque toujours seul, ce qui est vraiment terrible et nécessite une grande volonté réelle. Mais grâce à ce système, j'arrivais à courir sans effort, comme en m'amusant. Je faisais tenir le chronomètre par un ami et le temps seul était mon adversaire. Si, par hasard, certains coureurs s'entraînaient en même temps que moi et cherchaient à me porter des pointes pour m'obliger à m'employer, je ne répondais pas à leur invite et je continuais mon travail, à mon petit train, sans m'inquiéter d'eux. J'imitais ainsi la méthode du grand Zimmerman.

Chaque fois que je m'étais trouvé un défaut, je cherchais à m'en corriger. Mes terribles embardées au moment de l'effort me firent beaucoup de tort pendant longtemps. Le temps que j'employais à zigzaguer, ne m'aurait-il fait perdre que la valeur d'un pneumatique ou d'une roue, suffisait à me coûter la victoire dans bien des circonstances. Je décidai donc de ne plus embarder.

Ce fut à la suite du Grand Prix de l'U. V. F., disputé, au vélodrome de la Seine, le 8 septembre 1895, que je pris cette énergique décision. La piste était faite de pavés de bois très inégaux. Je fus battu par Banker et Morin, uniquement à cause de ma roue avant, que j'avais fait « chambarder » au moment de l'effort.

Rarement défaite ne me fut plus à cœur, car sans aucun doute la victoire ne m'aurait pas échappé si j'avais marché droit. A vingt mètres du poteau, en effet, j'avais démoli ma roue. Je jurai de me corriger au plus tôt.

(A suivre.) PAUL BOURRILLON.

TOUS LES LECTEURS DES PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie DOIVENT CONSIDÉRER

EXCELSIOR

COMME

LEUR JOURNAL QUOTIDIEN

Demander l'envoi franco de la liste détaillée des *Primes et Avantages* offerts aux abonnés d'un an.

EXCELSIOR, 88, Champs-Élysées, Paris.

Le Gérant : CHARLES GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air.* — Imp. de Vaugirard, H.-L. Motti, dir., 12-13, impasse Ronsin, Paris.